

Maloměstské ringstrasse

Bc. Kristian Holan

diplomová práce Fakulty umění a architektury TU Liberec, ZS 2017/2018
vedoucí práce doc. ing. arch. akad. arch. Jiří Klokočka

Vážení čtenáři, v rukou držíte průvodce neprobádaným meziprostorem mezi historickým a moderním městem.
Jestli kouzlo středověkého opevnění je romantické a vábivé, tento cestopis je pragmatický a věcný.
Veřím, že zastupitelům, úředníkům či občanům, kteří by se chtěli vydat na dobrodružnou cestu za maloměstskou ringstrasse,
poskytne základní informace nezbytné pro její zdárné objevení.

Za možnost vypracovat tuto práci a za morální podporu děkuji své rodině a také partnerce, Lucii Pavlišťkové.
Za konzultace v odborné problematice kromě svého vedoucího, architekta Jiřího Klokočky,
děkuji rovněž architektovi Janu Ritterovi.

Zadání

Název tématu:	Požadované výkony pro odevzdání DP:
Maloměstské ringstrasse	A – Seznam příloh B – Hypotéza <i>Poznámka: Předpokládána je ověřitelná teze s definovanými kritérii platnosti, uvedená do kontextu s relevantní teorií.</i>
Zásady pro vypracování:	
Komentář:	C – Důkaz návrhem (povinný minimální rozsah): C.1 Situace řešeného území M 1:5000 C.2 Studie provozního řešení veřejného prostoru M 1:2000 C.3 Studie architektonického řešení veřejného prostoru M 1:2000 C.4 Vybrané detaily M 1:100 – 1:500 C.5 Minimálně 4 vizualizace C.7 Model M 1:1000 – 1:5000 <i>Podrobnosti zadání jednotlivých měřítek mohou být v průběhu semestru upřesněny po konzultaci s vedoucím diplomové práce.</i>
	D – Ověření <i>Poznámka: Průvodní zpráva porovná parametry návrhu s kritérii platnosti teze stanovenými v oddílu B - Hypotéza.</i>
	E - 2x portfolio pro archivaci ve formátu A4 2x elektronická podoba všech částí diplomové práce na CD-ROM ve formátu pdf
	F - V systému STAG (Moje studium-Kvalifikační práce-Doplnit údaje o práci) vložit veškerá data o práci a soubor obsahující kompletní výkresovou i textovou dokumentaci, průvodní zprávu, technickou zprávu a doplnit související textová pole.

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb., o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo. Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím mé diplomové práce a konzultantem.

Současně čestně prohlašuji, že tištěná verze práce se shoduje s elektronickou verzí, vloženou do IS STAG.

Datum: 15. 1. 2018

Podpis:

Obsah

Úvod : Maloměstské ringstrasse / 4

Kapitola I. : definice

1.1 : Definiční obor - města se zachovalými hradbami / 8

1.2 : Funkce hradebního okruhu / 10

1.3 : Vybrané případy / 12

Kapitola II. : hypotéza

2.1 : Premisa / 18

2.2 : Hypotéza / 18

2.3 : Kritéria / 18

2.3.1 : Prostor před institucemi občanské i komerční vybavenosti / 20

2.3.2 : Vstupy do vnitřního města a pohyb pěších / 22

2.3.3 : Podoba proluk a asanovaných míst / 24

2.3.4 : Mikroklima veřejného prostoru / 26

Kapitola III. : obecný důkaz

3.1 : Hrubé ověření pomocí prostorové dotace / 30

3.1.1 : Jevíčko / 32

3.1.2 : Lipník nad Bečvou / 34

3.1.3 : Polička / 36

3.1.4 : Uničov / 38

Kapitola IV. : uničovská okružní třída

4.1 : Struktura města / 42

4.2 : Struktura hradebního okruhu / 44

4.2.1 : Krátkodobý výhled : Stromořadí / 48

4.2.2 : Střednědobý výhled : Nové náměstí / 58

4.2.3 : Dlouhodobý výhled : Nové sady / 62

4.2.4 : Vize : Obnova Vodní branky / 66

Závěr / 68

Seznam zdrojů / 69

Úvod : Maloměstské ringstrasse

Práce, kterou držíte v ruce, se točí kolem paradigmát. Jejím cílem je rozšíření slovníku veřejného prostoru na malém městě, k dosažení čehož je třeba rozšířit množinu míst, která jsou v maloměstském kontextu za důležité veřejné prostory považována. Výhody takového posunu jsou zde ilustrovány na skupině malých historických měst založených v rámci přemyslovské kolonizace, jejichž společným jmenovatelem je zachovalé opevnění.

Předpokladem projektu je, že ve zkoumaných městech existuje centrální prostor, který je účelem a povahou ekvivalentní k hradebním třídám metropolí. Není tak ovšem vnímán – a to právě kvůli poloze vně navyklé mentální i administrativní hranice tvořené opevněním.

Metodou potvrzení hypotéz je průzkum návrhem. Jako konečný důkaz jejich platnosti je nabízen projekt, který aplikuje principy ringstrasse na maloměstský hradební okruh. Jestliže by takový přístup zlepšil funkčnost občanské vybavenosti a historického centra samého, vyvozujeme z toho, že pojem centra je i na malém historickém městě účelné rozšířit o prostor před hradbami.

Zdůrazněme zároveň, že právě rozšíření pojmu centra je hlavním potenciálním přínosem práce. Města ve zkoumané kategorii totiž vesměs lidem nabízí k obývání nadstandardně důstojný veřejný prostor – ovšem uvnitř hradeb, kde se ale nachází pouze menšina institucí jejich současné občanské vybavenosti.



Historický plán Vídně před zrušením hradeb a lat, 1858
 zdroj: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wien_1858.jpg (cit. 9.9.2017)

Kapitola I : definice

1.1 : Definiční obor - malá města se zachovalými hradbami

Existují dva dobré důvody, proč se urbanistická práce, která deklaruje ambici být obecnou a zabývat se paradigmaty, zaměřuje na tak obskurní a archaický prvek, jako je hradba. První důvod je symbolický a druhý administrativní.

Otázka hranice a jejího posunu je fyzickou hradbou ideálně ilustrována. Nadto středověké hradby v Česku nacházíme vesměs u královských měst, která byla v drtivé většině založena v průběhu přemyslovské kolonizace. A i velkorysost těchto založení může zejména na malém městě zastírat skutečnost, že funkční centrum už hranice historických hradeb města přerostlo.

Druhý důvod spočívá ve skutečnosti, že na hradbách leží z historických důvodů hranice, kde se kompetence města střetávají s kompetencemi dalších subjektů. Vesměs zde například končí území pod památkovou ochranou. Dále podél hradeb často probíhají komunikace, které jsou ve správě kraje - jehož úkolem není péče o veřejný prostor, ale o funkčnost silniční sítě. I tyto skutečnosti patří mezi důvody, proč se hranice toho, co je opečováváno jako centrum města, neshodují s centrem z hlediska funkce.

Města založená německými kolonisty na zelené louce jsou v oblastech pod kontrolou posledních Přemyslovců takřka všudypřítomná. Tedy nejen v Čechách a na Moravě, ale i ve Slezsku, Lužici a obecně dnešním Polsku. Jen Přemyslu Otakaru II. se přímo připisuje založení asi čtyřiceti měst.

Ve své době šlo o země v kontextu Evropy málo osídlené a poměrně chudé, kombinace královských privilegií a zahraničního kapitálu proto těmto nově založeným městům zajistila výraznou konkurenční výhodu.¹

Pozornost této práce se ale nevztahuje na města jako České Budějovice nebo Ústí nad Labem, které se staly důležitými správními a později průmyslovými centry. V jejich případě překonání hradeb a rozšíření centrálního veřejného prostoru proběhlo už dávno a dnes je samozřejmostí.

Aby bylo další zkoumání napínavé, je ideální zaměřit se na města, která své založení přerostla jen málo a počet jejichž obyvatel příliš nepřesahuje 10 000. I zde totiž lze, dle našeho názoru, nalézt a udržovat smysluplnou hradební třídu, ringstrasse maloměstského typu.

Z této kategorie byly vybrány čtyři příklady - Jevíčko, Lipník nad Bečvou, Polička a Uničov. Hradební okruhy těchto měst jsou (přinejmenším co do struktury) zachované po svém celém obvodu. Co do rozlohy jde o typická přemyslovská založení s obvodem hradeb okolo 1200 metrů. Nejlidnatější z nich, Uničov, má jen 11 500 obyvatel.

Vesměs jde tedy o města, kde lze prostor pro hradební třídu najít velmi snadno, diskutabilní je její účel a náplň.

1) Žemlička, Josef. *Počátky Čech královských, Proměna státu a společnosti 1198–1253*



I. Ekvidistanta historického středu

Okružní třída malého města obvykle není frekventované korzo, přinejmenším ne celá. Pěší trasy ji zpravidla kolmo přetínají. Jde o množinu samostatných veřejných prostorů, které ovšem tvoří rozpoznatelný okruh se sdíleným charakterem vyplývajícím ze shodné vzdálenosti od centra.

Všechny tyto veřejné prostory jsou dost blízko centru, aby bylo možné zde úspěšně provozovat obchody a služby, které jsou zde zároveň ještě dosažitelné moderními dopravními prostředky.

II. Centrum moderní vybavenosti

Zakládání velkých veřejných institucí občanské vybavenosti je zejména na malém městě věcí nedávné minulosti, kdy historické centrum bylo už plně zastavěno malými měšťanskými domy. Budovy škol škol, nemocnic nebo sportovišť proto nalézáme vně památkově chráněných jader, často v překvapivě velkoryse založeném veřejném prostoru.

III. Prostor tranzitní i koncové dopravy

V neposlední řadě potom je okruh prostorem dopravně vytíženým, bez ohledu na to, zda město má či nemá vnější obchvat. Zaplňuje jej kombinace lokálního tranzitu, dojížděky ze spádové oblasti, hromadné dopravy a zásobování.



I. Okružní třída ekonomicky nekonkuruje starému městu, ale moderním nákupním centrům.

Centrální veřejný prostor rozrůstajícího se města se rozrůstá bez ohledu na to, zda je nebo není udržován coby centrální veřejný prostor. Jako příklad uveďme Klatovy.

Základní skladební dvojici historického veřejného prostoru tvoří tržní náměstí (A) a piazzetta arciděkanství (B). Náměstí ovšem s rozvojem města převzalo více slavnostních funkcí a nový všední veřejný prostor nevznikl. Jeho zárodky v podobě předměstských tržních náměstí (C, D) byly zcela zabrány vozovkami a poptávkou po uspokojení jednoduchých všedních pochůzek naplnilo až obchodní centrum (B), které zároveň tržní náměstí vzdáleně připomíná.

Tento dramatický vývoj proběhl bez plánovaných zásahů do urbanismu města. V historickém jádru nebyla nijak výrazně omezena možnost parkování nebo vjezdu osobních automobilů. Žádné nové náměstí nebo tržiště nebylo plánováno. Přesto samovolně vznikla a následně zanikla řada drobných veřejných prostorů a nakonec bylo vystavěno nové rozsáhlé centrum.

Pokud nepovažujeme kvality vzniklého veřejného prostoru za dostatečné, měli bychom podpořit vědomé preventivní zakládání nových veřejných prostorů vně historického centra. Okružní třída je z logiky věci první vhodný kandidát.

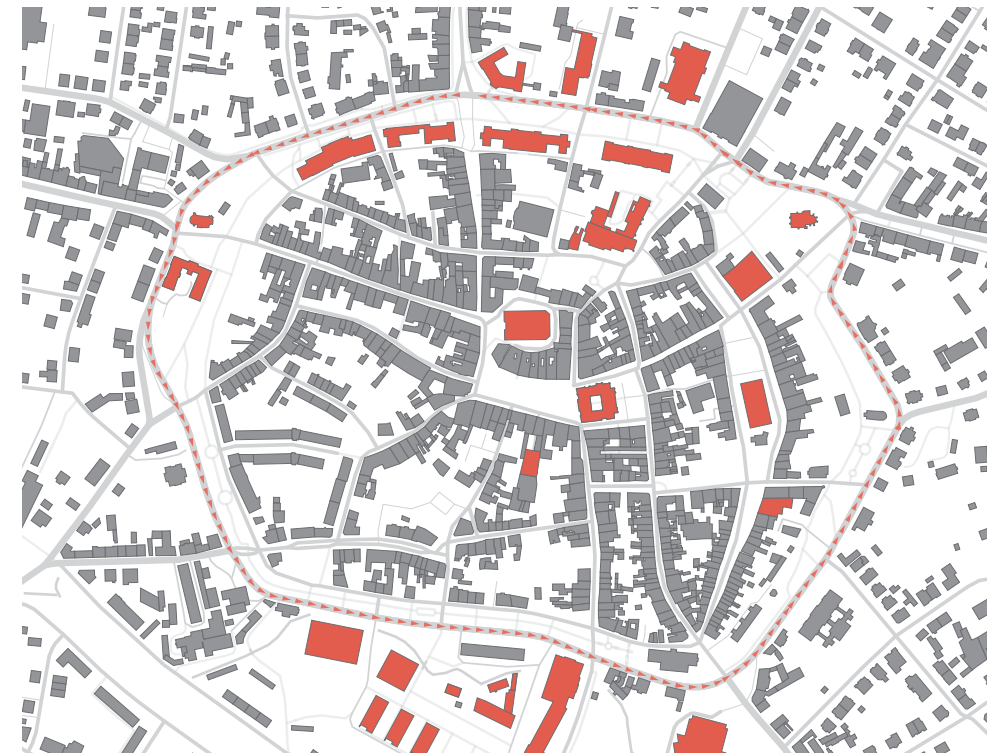


II. Pokud je historické centrum nepřístupné, městský život se může rozvíjet nezávisle na něm.

Zachovalé hradby představují vesměs nežádoucí bariéru. Často jde o bariéru fyzickou - ať už jde o hradby a příkopy samé, nebo o přidružené dopravní stavby. Ještě obvyklejší je ale psychologická bariéra v podobě vnitřní periferie, pásu nehezkého, nudného městského prostoru. Pro ilustraci této problematiky nám poslouží Nymburk.

Bariéra hradebních příkopů zjevně narušuje kontinuitu a gradient veřejného prostoru. Zajímavější je, že dělí Nymburk na dvě zcela samostatná města. Nejen starý Nymburk, ale dokonce i nový by se obešly bez toho druhého. Pokud si představíme na místě historického jádra propast anebo vodní hladinu, struktura zbytku města dává stále smysl. Co víc, je zde veškerá potřebná občanská vybavenost - školy, sportoviště, zdravotnická i kulturní zařízení, kostely, parky, obchody i úřady. Je to město funkční, ale chudé. Chybí v něm kavárna, lepší restaurace nebo galerie. Chudší je samozřejmě i samostatné staré centrum, kterému chybí několik tisíc zákazníků.

Hradby nerozdělují města radikálně. Už jen představa, že obyvatelé nového města by mohli chodit do starého centra častěji, by ale měla obchodníky zaujmout.



III. Okruh přenáší intenzivní tranzitní dopravu, nemusí proto být obousměrný.

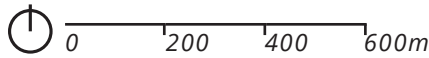
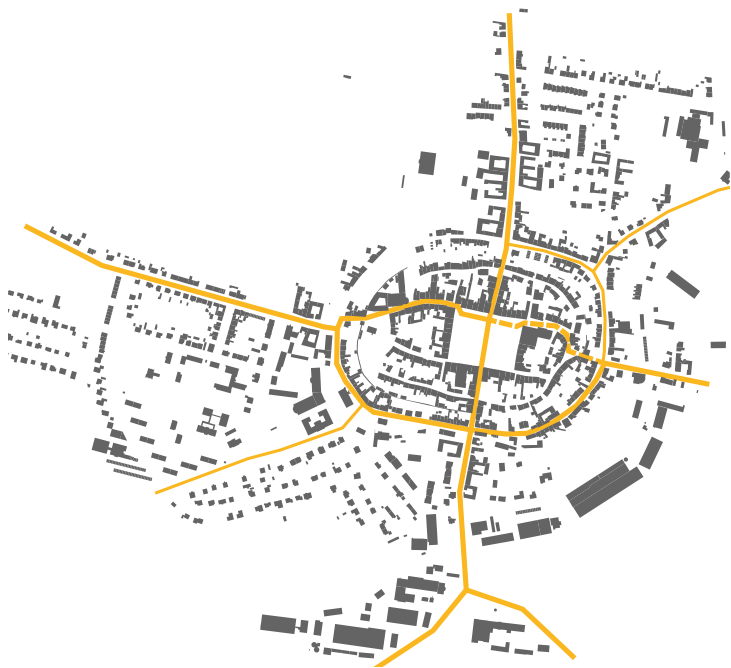
Na téma dopravy vyvolává okruh dvě asociace s extrémně odlišnými měřítky. Jedna z nich je městský okruh silničních obchvatů, druhá malý kruhový objezd. Vzhledem k příbuznosti měřítka bývají okružní třídy často podobnější prvnímu typu, na příkladu německé Žitavy ale vidíme, že okružní třída může být i velkým kruhovým objezdem.

Kruhový objezd představuje z hlediska dopravy zázračný typ křižovatky umožňující bezpečné a plynulé křížení mnoha proudů vozidel. Z hlediska urbanismu je ale kruhový objezd prvek obvykle zbytečně rozlehlý, který narušuje pěší trasy a zabírá cenný veřejný prostor.

Kruhový objezd o průměru historického centra má ovšem všechny výhody malého kruhového objezdu a zároveň zabírá ve všech jednotlivých částech okruhu méně místa, než by zabíraly klasické křižovatky s obousměrným provozem.

Jistě, někteří účastníci provozu musí na cestě ke kýženému výjezdu objet celé město. Jde ovšem o přijatelné nepohodlí, neboť jde o několik málo minut, které jsou z hlediska automobilové dopravy zanedbatelné.

1.3 : Vybrané případy



Jevíčko

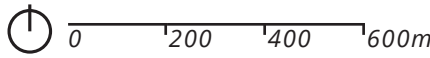
počet obyvatel :	2 840 ¹
obvod hradeb :	1,2 km
intravilán vně hradeb :	87 %
počet vstupů :	5
maximální rozestup vstupů :	340 m

Srovnání s ringstrasse lze vzhledem k velikosti Jevíčka použít jen se značnou mírou nadsázky, přestože ulice vedoucí podél hradeb se jmenuje Okružní. Do studie bylo zařazeno dílem proto, že jeho historický význam a rozsah spádové oblasti vyvažuje jeho velikost, dílem potom proto, aby byly na jeho příkladě prozkoumány hraniční polohy teze.

Město své založení příliš nepřerostlo a historické centrum postačuje potřebám obyvatel města i jeho spádové oblasti. Nejvýznamnější instituce občanské vybavenosti (školy, včetně gymnázia a knihovny) jsou ovšem v Okružní ulici v areálu jevíčského zámku.

Aplikovatelnost konceptu okružní třídy je zde diskutabilní nejen kvůli velikosti města, ale i šířce uličního profilu a nakonec i kvůli ambivalentnímu charakteru ulice Okružní. Zde prvky centrálního veřejného prostoru těsně sousedí s periferními momenty, místy se ulice ocitá zcela vně zastavěné oblasti.

Na okruhu se ovšem nachází největší parkové plochy v Jevíčku - zámecká zahrada, svah pod klášterem a také koupaliště. Nadto se přímo na náměstí Jevíčka nachází křižovatka pěti silnic druhé třídy a plánovaná výstavba dálnice s sebou pravděpodobně přinese růst města i větší množství automobilů. Vzhledem k tomu, že většina ulic v Jevíčku má šíři 7 metrů, může být lákavé využít okružní ulici pro dopravní účely, čímž by byl naplněn i druhý znak okružní třídy.



Lipník nad Bečvou

počet obyvatel :	8 123 ¹
obvod hradeb :	1,2 km
intravilán vně hradeb :	95 %
počet vstupů :	8
maximální rozestup vstupů :	270 m

Mezi případovými studiemi této práce zaujímá Lipník zvláštní místo. Jde totiž o město s vyřešenou tranzitní dopravou. Má dokonce dva obchvaty - dálniční a silniční, které nahradily jednosměrný víceprroudý objezd historického centra. Namísto rozšíření prostoru pro pěší na úkor uvolněných pruhů vozovek zde ale byly vystavěny masivní kruhové objezdy a postupně je zaváděn obousměrný provoz.

Okružní třída Lipníka je řešena dominantně dopravně. Dávno před výstavbou obchvatů zde kvůli rozšíření vozovek proběhly rozsáhlé demolice. Z hlediska veřejného prostoru jde ale o mimořádně důležitou ulici. I v Lipníku totiž platí, že na okruhu je více institucí občanské vybavenosti, než uvnitř hradeb - o parcích a hřbitově nemluvě.

Jde o protipól transformace, kterou předpokládá tato studie. Lipník lze počítat mezi města, která potřebovala ulevit od tranzitní dopravy, ale neměla plán zklidnění vnitřní dopravy, který by na výstavbu obchvatu navázal. Prostor si tak zachovává dominantně dopravní funkci a jeho kapacita i vytížení se pozvolna přibližují původnímu stavu.

Lipník je ovšem město, které v polistopadové historii zažívalo trvalý a výrazný odliv obyvatel. K zacelení ran po dálničním průtahu proto dosud nemělo dostatek příležitostí. Leží ale přímo v Moravské bráně, na dávné Jantarové stezce a současném koridoru TEN-T VI. Z dlouhodobého hlediska tedy není třeba pochybovat o jeho prosperitě a růstu.

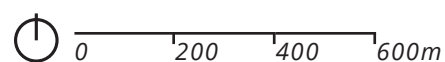


Polička

počet obyvatel :	8 746 ¹
obvod hradeb :	1,2 km
intravilán vně hradeb :	95 %
počet vstupů :	7
maximální rozestup vstupů :	220 m

Jestli kde existuje ideální kandidát pro maloměstskou Ringstrasse, je to Polička. Na okružní třídě sídlí ve velkorysých budovách významné instituce občanské vybavenosti a kromě piazzet před historickými branami se zde kolem rybníka zachoval i velký městský park.

Zároveň jde o prostor výrazně zatížený těžkou tranzitní dopravou a plánovaná severní přeložka silnice I. třídy (pokud bude v dohledné době vůbec realizována) přinese městu jen částečnou úlevu, neboť po okruhu budou i nadále jezdit auta, směřující ke zmíněné silnici od jihu po třech přivaděčích II. třídy.



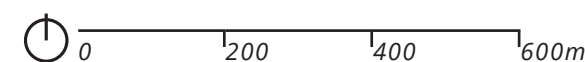
Uničov

počet obyvatel :	11 479 ¹
obvod hradeb :	1,4 km
intravilán vně hradeb :	93 %
počet vstupů :	7
maximální rozestup vstupů :	360 m

Oproti ostatním vybraným městům představuje Uničov anomálii. Velké městské budovy se vně hradeb začaly stavět až v poválečných letech, kvůli rozvíjejícímu se strojírenskému průmyslu.

Modernistické město bylo založeno poměrně nezávisle na historickém jádru a jeho osy jsou vůči původnímu středu města excentrické. Tomuto založení ovšem Uničov vděčí za svůj stávající význam, neboť jeho historické funkce postupně převzal nedaleký Olomouc.

Tato skutečnost v kombinaci s atypičností hradeb Uničova způsobila, že nejfrekventovanější místa na okružní třídě jsou zároveň ta nejprázdnější a s nejvíce prolukami. Mezi vzdálenými branami se zároveň vytváří vnitřní periferie. Vcelku se jedná o transformační území, jehož urbanismus je možné do značné míry definovat nově.



1) Český statistický úřad. *Sčítání lidu, domů a bytů. 2011.*

Jevíčko



náměstí s trhy



park mezi zámkem a školami

Lipník nad Bečvou



městské hradby s klášterem v pozadí



sady Komenského mezi hradbou a středními školami



ulice mezi chrámem a bývalým klášterem



výhled z uliček v centru Jevíčka



panorama historického Lipníka od bývalého špitálu



loubí za bývalou Oseckou bránou

Polička



hradby Poličky a sady kolem Synského rybníka



panorama města se zamrzlým rybníkem



náměstí Republiky s vánočními stromky



městská ulice v památkové zóně

Uničov



panorama Uničova s prolukami před Medelskou branou



hlavní městská třída v památkové zóně



bývalý klášter, bývalá zbrojnice a bývalá banka



profil bloku pod hradbami odhalený provizorním vstupem

Kapitola II : hypotéza

2.1 : Premisa

Pro další úvahy předpokládáme (jak bylo detailně rozebráno v předchozí kapitole), že ve městech vybrané kategorie je okružní třída prostor, který:

- má společenský význam plynoucí z umístění sídel institucí občanské vybavenosti anebo subcenter předměstských čtvrtí
- má ekonomický potenciál vyplývající z kombinace blízkosti k centru a dostupnosti moderními dopravními prostředky
- je zatížen tranzitní i koncovou dopravou bez ohledu na existenci dalších dopravních struktur

2.2 : Hypotéza

Tématem práce je, lapidárně řečeno, proveditelnost transformace veřejného prostoru na maloměstském hradebním okruhu. Přesněji řečeno je to tvrzení, že společenské a ekonomické funkce veřejného prostoru lze posílit v jeho současných hranicích, a to aniž by byla ohrožena dopravní funkce okruhu.

Tato teze je ověřitelná, důkaz ovšem probíhá ve stínu důležitější a bez reálné veřejné diskuse jen těžko dokazatelné hypotézy – že transformace veřejného prostoru na hradebním okruhu malého města je důležitá, že je žádoucí investovat do ní veřejné prostředky. V tomto ohledu může být následující práce pouze argumentem pro, nikoliv důkazem.

2.3 : Kritéria

Návrh operuje s obtížně kvantifikovatelnými hodnotami a poměrujeme jej do značné míry z hlediska estetiky. Nelze se tomu divit, nakonec samo téma ringstrasse nevyhnutelně evokuje reprezentativní vídeňskou třídu, jejíž založení je zcela definováno symbolikou spjatou s politickou emancipací - a její funkce tedy je z principu těžko kvantifikovatelná.

Přesto se ale pokusme k poměřování projektu připravit co možná pragmatická kritéria. Kvality, které nejenže definují ringstrasse, ale na jejichž užitečnosti lze zároveň snadno najít širokou shodu.



I. Před institucemi občanské vybavenosti je dostatečně široký a důstojný veřejný prostor.

Veřejné instituce na maloměstské okružní třídě jsou většinou školy. Otázky důstojnosti veřejného prostoru lze tím pádem spojit s otázkou jeho bezpečnosti, které jsou obecně snadněji srozumitelné a přijatelné.

Kvality předprostoru budov budeme proto primárně zkoumat podle toho, zda se po něm může bezpečně pohybovat velké množství lidí, zejména potom dětí.



II. Vstupy do vnitřního města jsou důstojné a pohodlné pro chodce.

Kvalita vchodu je nejarbitrárnější co do metody hodnocení, hodnocené jevy jsou nicméně zcela pragmatické.

Předně víme, že většina obyvatel hodnocených měst bydlí vně okruhu, zatímco většina obchodů a služeb je uvnitř, je tedy nasnadě, že obě strany musí být co nejpohodlněji propojené.

Dále jde o města s hodnotným historickým jádrem a tedy i turistickým potenciálem. Vzhledem k tomu, že po okruhu proudí místní tranzitní doprava, je zcela pragmatické se ptát, zda dělá historické jádro dobrý dojem na projíždějící řidiče a tedy potenciální návštěvníky.



III. Proluky a zbytky po asanacích jsou obnoveny nebo transformovány.

Teze, že jizvy po minulých demolicích mají být zahojeny, je na první pohled nekontroverzní, na druhý ovšem nejdiskutabilnější ze všech zde uvedených.

Začištění poruch urbánní struktury nemá samo o sobě žádný praktický účel, uvádíme jej ale i tak. Řešením proluky nemusí být nezbytně nová zástavba, proluka je ale objektivně existující prvek a stejně zjevná je chybějící stavba.

Vyšší efektivita využití obecní infrastruktury plynoucí z vyšší hustoty zastavění nemusí být nutně přesvědčivým argumentem. Podobně jako v otázce vstupů do vnitřního města, lze zde operovat s významem atraktivního veřejného prostoru pro město s turistickým potenciálem.



IV. Veřejný prostor má (zejména v horkých dnech) příjemné mikroklima.

Okružní třída je prvek moderního urbanismu, jehož běžnou součástí jsou stromy a obecně zeleň. Zejména dopravně zatíženým ulicím takové prvky pomáhají udržet příjemnou úroveň teploty, vlhkosti a prašnosti, v případě širokých tříd rovněž chrání veřejný prostor proti větru.

Skrze charakter mikroklimatu lze patřičnost a dostatečnost zelených ploch a prvků na okružní třídě snadno kvantifikovat.



V. Po okruhu proudí automobily co možná plynule a snadno.

V neposlední řadě patří mezi nosné principy okružní třídy plynulost dopravy a tato práce ji nebude upozadovat.

Naopak, efektivní dopravní řešení okružní třídy musí být v harmonii s ostatními požadavky a principy. Vzhledem k tomu, že současná podoba dopravního prostoru je na zkoumaných městech mnohdy zastaralá, lze i v této oblasti očekávat jistá zlepšení.

Na druhou stranu je ale dopravní aspekt odlišný od všech ostatních kritérií v tom smyslu, že bude oproti současnému stavu upozaděn. Zatímco tedy z ostatních kritérií vyplývají žádoucí opatření, kritérium plynulosti dopravy bude naopak používáno jako limit.

2.3.1 : Prostor před institucemi občanské i komerční vybavenosti



Jevíčko

Po obvodu ulice Okružní stojí převážně přízemní obytné domy - podobně jako v dobách, kdy ještě existovaly městské hradby. Výjimku představuje knihovna v budově zámku.

Z hlediska funkčnosti předprostoru nelze v případě jevíčského zámku mluvit o problémech, přinejmenším ne vážných. Nanejvýš se lze zabývat tím, zda nelze školy a knihovnu z ulice lépe zpřístupnit.



přechod s lavičkou před knihovnou



rozcestník se sochou světce



Lipník nad Bečvou

Závažný problém s předprostorem má v Lipníku jen jedna instituce. Bohužel je to ale právě gymnázium, před jehož dveřmi musí být řetězové zábradlí bránící dětem vběhnout do silnice.

Ovšem další instituce jsou odříznuty od centra předimenzovanými křižovatkami, což není ideální, jakkoliv se jich nedotýkají přímo.



ochranné prvky před budovou gymnázia



hlavní vchod do střední průmyslové školy



Polička

Problémy s předprostorem mají v Poličce jednoho společného jmenovatele, silnici I/34. Ve staré zástavbě omezuje prostupnost mezi divadlem, hřbitovem a zbytkem města. Na druhé straně Synského rybníka odděluje budovy škol od parku i od sebe navzájem a omezuje tak jejich funkčnost.

Jde přitom nejen o intenzitu dopravy, ale i o prostor který je věnován výlučně vozovce. Například na cestě z gymnázia do základní umělecké školy musí žáci překonat 30 metrů dlouhý přechod se dvěma ostrůvky.



křižovatka mezi gymnáziem, uměleckou a základní školou



silnice zabírající nábreží mezi školou a rybníkem



Uničov

Veřejných institucí je přímo na okružní třídě Uničova minimum - jedná se o tři malé školy. Všechny se ale nachází v místech s úzkým uličním profilem, minimální předprostor vstupů proto neodpovídá žádoucí důstojnosti školy ani bezpečí shromážděných hloučků dětí.

Obecně je ale hradební okruh Uničova velkou územní rezervou vhodnou pro umístování jakýchkoliv institucí, které by městu mohly v budoucnu chybět.



Šternberská ulice před základní školou



ulice Stromořadí před střední školou

2.3.2 : Vstupy do vnitřního města a pohyb pěších



Jevíčko

Problém vstupů do města v Jevíčku souvisí s Okružní ulicí nepřímo. Ulice v historickém jádru města mají šířku cca 8 m a pokud jimi prochází silnice s obousměrným tranzitním provozem, pro chodce není příjemná, natož pohodlná. Připomeňme, že z vybraných měst je Jevíčko jediné, kde tranzitní doprava není svedená na okruh, ale prochází přímo středem města.



vstup do historického centra



hlavní ulice vedoucí skrz Jevíčko



Lipník nad Bečvou

Historické centrum Lipníka je dobře udržované a vstupy do něj vesměs atraktivní. Za problém lze nicméně označit mohutné kruhové objezdy s průměrem 35 metrů, které je doslova ucpávají.

Široké chodníky vedoucí z centra města ven se v okolí objezdů náhle zužují do minimálních rozměrů a navíc vedou chodce dlouhými oklikami, což je problém zejména pro případné turisty.



kruhový objezd před bývalým špitálem



kruhový objezd před základní uměleckou školou



Polička

Kontinuita pěších cest není sice před branami Poličky náhle přerušena, i zde se ovšem nacházejí rozsáhlé křižovatky, jejichž přecházení je nepohodlné. Prostor je také zmatečný pro každého, kdo se v místě nevyzná. K labyrintu přechodů a chodníků se zde přidává i les značek a cedulí nebo typická červeno-bílá zábradlí.

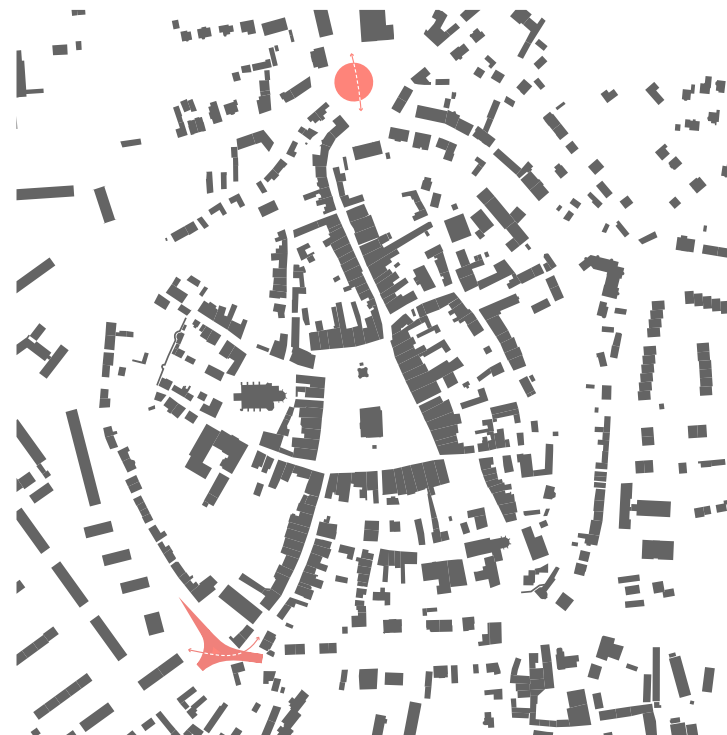
Odlišná je situace na jih od rybníka. Zde by se měl potenciálním turistům otevírat panoramatický pohled přes park na opevněné historické město. Výhled ovšem kazí neohrabané detaily dopravního řešení a neupravený břeh pod hradbami.



kruhový objezd na začátku Masarykovy ulice



západní brána Poličky



Uničov

Problém Uničova je oproti ostatním městům spíš opačný. Vstupy do historického centra jsou po důkladné asanaci příliš prázdně a nenápadné. I zde ale najdeme křižovatky a kruhové objezdy, které svými dimenzemi znesnadňují pěší pohyb a narušují vizuální atraktivitu vstupu.

Zrušené brány Uničova byly sofistikované a vedly příchozí dlouhými zakřivenými koridory. V městské struktuře po nich zbyly anomálie, kvůli nimž je na okruhu náročnější aplikovat typická řešení.



vstup do historického centra z náměstí Osvobození



hlavní vstup do starého Uničova na Litovelské silnici

2.3.3 : Podoba proluk a asanovaných míst



Jevíčko

Ulice Okružní je téměř v celé své délce zachovaná v historické podobě. Pokud pomíneme běžné poruchy v podobě ubouraných nároží, jediná anomálie se nachází na jihu okruhu. Zde bylo strženo několik statků a postaveno několik panelových bytových domů, do konce ale nebyla dotažena ani asanace, ani výstavba sídliště.



slepé fasády pod zámek / knihovnou



ubourané nároží pod synagogou



Lipník nad Bečvou

V Lipníku nad Bečvou je přesnější mluvit o asanaci hradební třídy, spíše než o prolukách. Zmizela totiž převážná většina souvislých uličních front. To se však netýká pouze okruhu, ale západo-východní osy města obecně. Jelikož tudy byla před výstavbou dálnice vedena převážná část silniční dopravy na trase Vídeň - Katovice, přičemž vozovka měla i ve městě místy šířku 20 m, není se čemu divit.

Znamená to ale zároveň, že zde byl vytvořen prostor pro zcela nové urbanistické pojetí místa.



ubourané nároží u gymnázia



chybějící uliční fronta před klášterem



Polička

Proluky před hradbami Poličky už byly (s jedinou výjimkou) transformovány. Slouží tak především jako připomenutí, že ubouraná nároží není nezbytně nutné obnovit v původní stopě. Dokonce, že není potřeba je obnovovat vůbec, pokud se zbylá struktura vzniklému prázdnu rozumně přizpůsobí.

Jedná se ale pouze o doklad o možné výjimce z pravidla, která je v Poličce možná mimo jiné i kvůli tomu, že proluky samy se zde vyskytují výjimečně. Ve zbylých případech uvažujeme za výchozí řešení obnovu původní hmoty uliční fronty, což je řešení zároveň standardní a bezpečně funkční.



výhled na hradby skrz proluky na Husově ulici



zacelující se prostor po strženém nároží



Uničov

Proluky se nachází u všech bran historického Uničova, což souvisí s jejich výše zmiňovanou atypičností. Jde také o důvod, proč by obnova původních hmot byla zcela nepraktická.

Potřeba nalezení nové formy je dána i tím, že stará předměstí Uničova (s převážně vesnickým charakterem) byla na západ od historického města zcela asanována a nahrazena moderní strukturou bytových domů.



plocha po asanovaném předměstí před Medelskou branou



slepé fasády na náměstí Osvobození

2.3.4 : Mikroklima veřejného prostoru



Jevíčko

Vzhledem k šířce ulic v Jevíčku není divu, jestliže jsou kompletně dlážděné. O potřebě zasadit stromy i na místech, kde historicky nemají místo (a to vzhledem k měnícím se klimatickým podmínkám a snaze o potlačení efektu městského tepelného ostrova) by bylo sice možné diskutovat, ale není to smyslem této práce.

Jiná je ale situace u ulic, které jsou zatíženy tranzitní dopravou. V těchto místech je jednoznačně vhodné vysadit zeleň a předcházet sloučení nejhorších vlastností horké středověké ulice a prašné moderní silnice



atmosféra jihovýchodní části ulice Okružní



severovýchodní část ulice Okružní



Lipník nad Bečvou

Hradby Lipníka obklopuje na většině jejich délky zeleň. Charakter tohoto prostředí má proměnlivou kvalitu, ale čistě z hlediska údržby příjemného mikroklimatu jde o jednoznačně přínosné prvky.

Neplatí to pouze pro jižní stranu okruhu. Tento prostor v současnosti čeká, aby byl definován jeho budoucí smysl. Čerstvými demolice zde byly odhaleny středověké městské hradby, před nimiž je možné zřídit park, ale rovněž znovu stavět.



atmosféra ulice Novosady



rozporuplné + proluky před hradbami



Polička

Ve městě obecně je velmi příjemný poměr dlážděných i parkových veřejných prostorů a vodních ploch, přičemž ty parkové se nachází právě na okruhu. Součástí okruhu jsou ale i ulice, které jsou dopravně zatížené a zeleň jim chybí.



mikroklima Husovy ulice



atmosféra zklidněné části Eimovy ulice



Uničov

Na západě města, kde proběhla kompletní asanace, není problém s nedostatkem zeleně. Ovšem na druhé polovině okruhu, kde je historický profil zachován, ustoupila stromořadí dopravní infrastruktury. Jedna z těchto prašných ulic se dokonce jmenuje *Stromořadí*, přestože stromy zde dnes už nejsou a ani by se sem při současném dopravním řešení nevešly.



atmosféra Šternberské ulice



periferní část okruhu v ulici Stromořadí

Kapitola III : obecný důkaz

3.1 : Hrubé ověření pomocí prostorové dotace

Následující kapitola obsahuje základní studii proveditelnosti, v níž je veřejný prostor řešen z hlediska čistě geometrického. K naplnění stanovených kritérií je třeba přijmout opatření, která mají fyzickou povahu a zabírají určitý prostor - ať už jde o vymezení ploch s výlučným využitím anebo umístění nových prvků mobiliáře a stabiliáře. Návrhu proto předchází prověření toho, kolik místa je v konečném součtu k dispozici.

Dominantní je v tuto chvíli téma dopravy. Předně proto, že všechny zkoumané prostory jsou v současnosti věnovány převážně dopravě. Pokud má být vytvořen prostor po další aktivitu a využití, je třeba ukázat, jakým způsobem bude doprava fungovat po navrhované změně.

Tato nutnost nevyplývá pouze z potřeby nalézt konsenzus s lidmi, jimž vyhovuje status quo. Nutnost vyřešit nejprve dopravu vychází zejména ze skutečnosti, že správcem a vlastníkem tohoto prostoru je kraj, který zde vystupuje především jako garant funkčnost páteřní dopravní sítě.

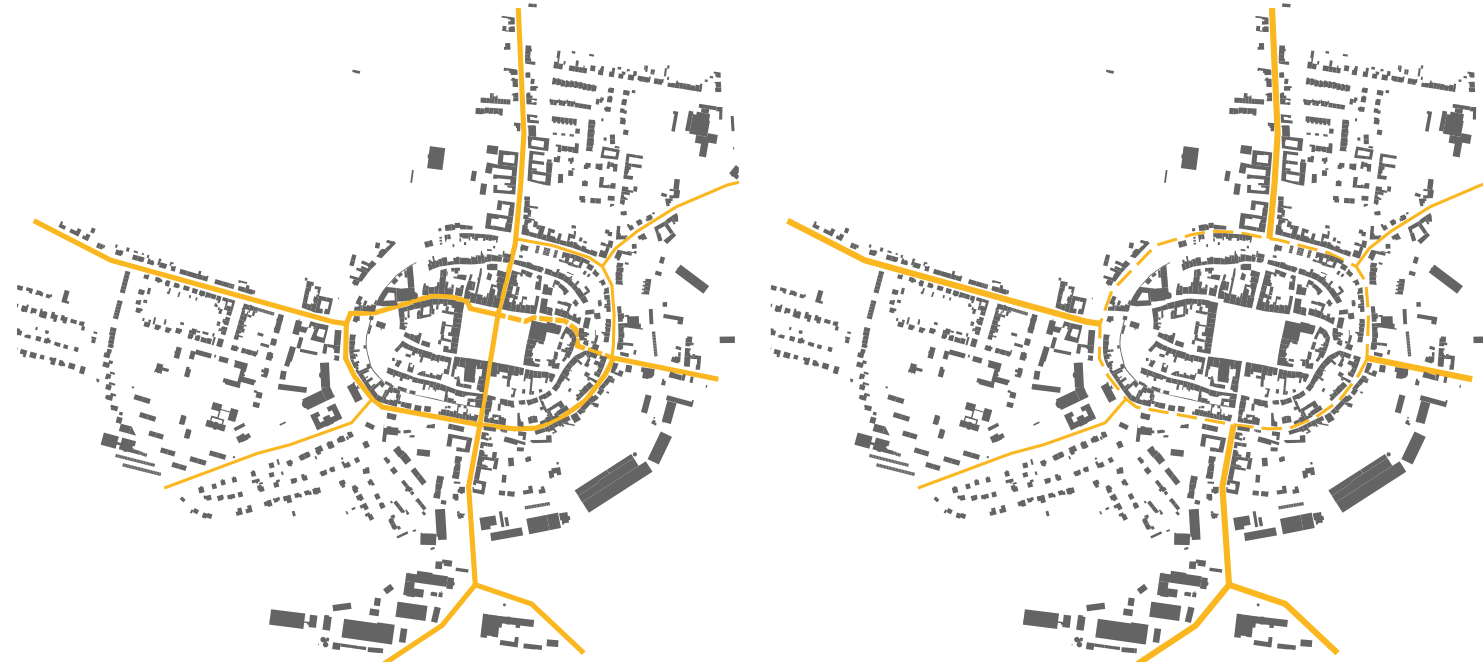
Princip, který užívají následující případové studie, je zokruhování a zjednosměrnění tranzitní dopravy. Důvody budou nejlépe zřejmé z následujících výkresů, zázračný je zejména vliv jednosměrného okruhu na velikost křižovatek.

Je ovšem třeba říci, že jednosměrné řešení bylo zvoleno právě proto, že po okruhu je ve všech případech třeba převést velké množství automobilů, k čemuž je vhodný exaktněji definovaný dopravní prostor s chodníky a přechody pro chodce. Minimalizace vozovky je proto klíčová.

Jak už bylo řečeno výše, nejde o univerzální řešení. Podmínky, které jej činí vhodným, jsou možná naopak specifické právě pro maloměstskou hradební okružní třídu.

Hlouběji v centru města i v obytných čtvrtích vně okruhu je vhodnější zklidnit automobilovou dopravu a vozovku slučovat s ostatními povrchy do sdíleného prostoru. Její šíře potom nehraje takovou roli a naopak se může začít problematicky projevovat vyšší rychlost, kterou s sebou nese jednosměrný provoz.

3.1.1 : Jevíčko



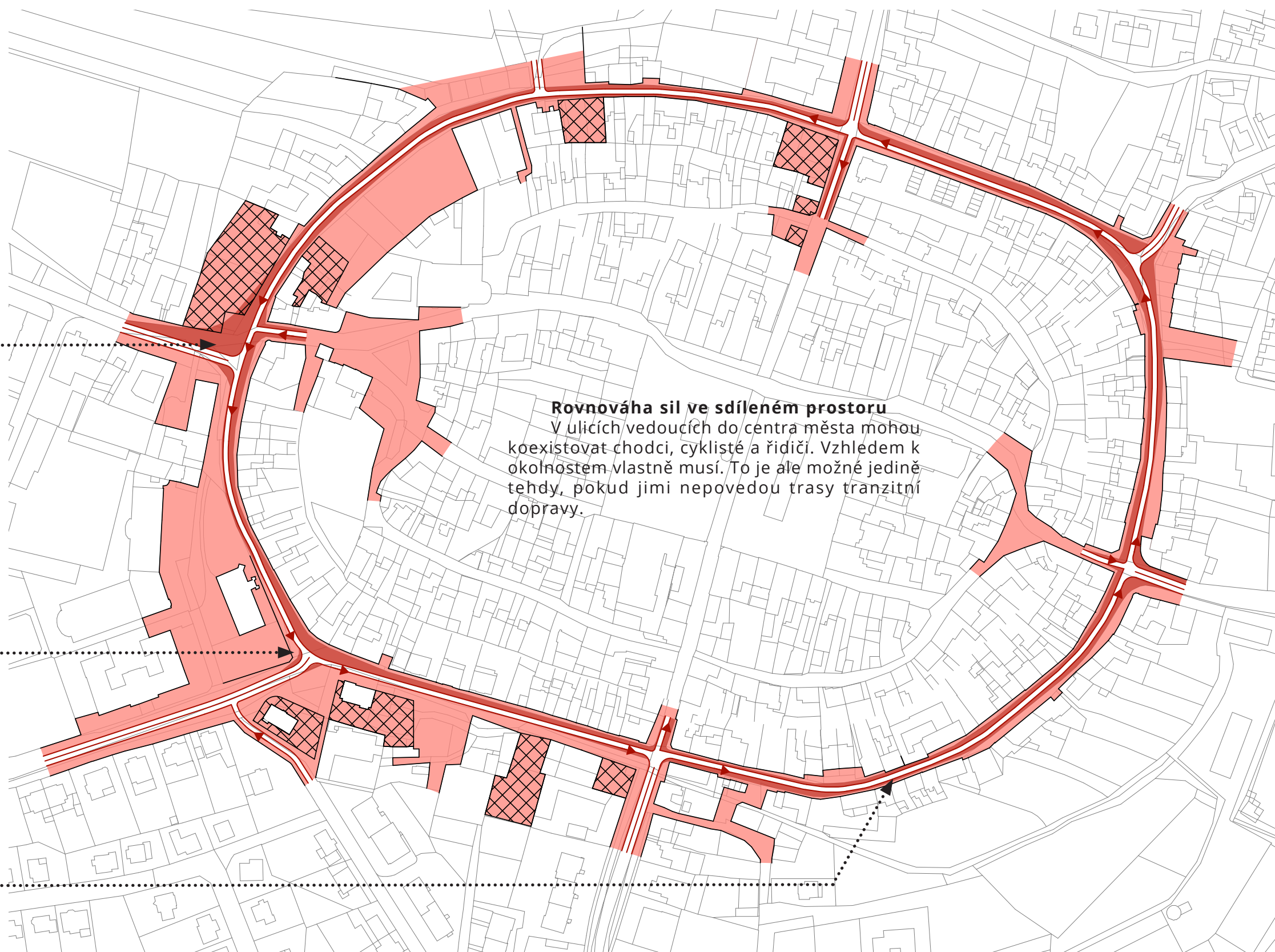
Je otázkou, jak Jevíčko ovlivní plánovaná výstavba dálnice. Ale navrhovaná úprava hradebního okruhu by byla prospěšná, i pokud předpokládáme, že městečko si zachová svůj současný rozsah.

Ulice v centru jsou tranzitní dopravou přetížené a obousměrný tranzitní provoz v Okružní ulici (který částečně funguje i dnes) je rovněž nežádoucí. Kruhový objezd podél městských hradeb by ulevil jak ulicím v centru, tak samotné Okružní.

Místo pro návštěvníky
Okružní provoz se obejde bez křižovatky pod věží. Před vstupem do města tak vznikne pohodlný prostor, z nějž se turisté mohou kochat perspektivou historické ulice.

Místo pro zkratku
Ulicí klesající podél zámku dnes vozidla sjíždějí po hladkém povrchu kolem zdi jako korytem. Znepříjemňují tak pohyb chodcům, pro něž by jinak byl pozvolný svah příjemnější, než alternativní trasy.

Místo pro chodník
Okružní ulice se na některých místech zužuje na 6 metrů. Jednosměrnost je tak nezbytná, mají-li mít chodci nějaký bezpečný prostor jen pro sebe.



0 100 200 300 400m

obecní pozemky nová komunikace směr jízdy na komunikaci plocha původní komunikace nová výstavba / nové zahrady

3.1.2 : Lipník nad Bečvou



Přestože v Lipníku už pominula potřeba dominantné dopravního řešení okruhu (město má, jak už bylo řečeno, dálniční i silniční obchvat), vzhledem k rozsahu asanací představuje okruh především rozsáhlou územní rezervu. Porevoluční pokles počtu obyvatel města se ale zastavil teprve nedávno a plány revitalizace okruhu jsou proto zatím předčasné.

Zopakujme ale, že vzhledem k poloze města není pravděpodobné, že by se jednalo o trvalý stav věcí. Nepochybně bude dříve či později žádoucí zastavět znovu parcely dnes zabrané rozšířenou vozovkou a vytvořit prostor pro chodce, ať už budou na okruhu nakupovat nebo chodit do školy. Návrat k jednosměrnému provozu, který na hradebním okruhu fungoval v minulosti, by potom byl jednoznačně výhodný.

Domy místo autobusů
Rozsáhlé autobusové nádraží lze nahradit atraktivnějšími a dostupnějšími stáními podél okruhu.

Místo pro sady
Komenského sady jsou dobře udržované a plné vzrostlých stromů. V okolí hřbitova ale přišly o městské okraje a silnice je rozdělila na malé pásy izolační zeleně.

Místo pro bulvár
Výstavba supermarketu stvrdila asanaci uliční fronty. Nové měřítko ale může hradebnímu okruhu slušet. Oproti komenského sadům může jít o prostor rušný, obchodní. Jde také o vhodné místo pro přesun autobusových zastávek

Místo pro park
Podobně jako Komenského sady, i park mezi klášteřem a synagogou přišel o hrany a tím i o náplň a jméno.

Místo pro náměstí
Kaple sv. Josefa je pozůstatek špitálu a sama proto nepůsobí v prostoru zcela přirozeně. Může se ale stát jádrem špalíčku uprostřed náměstí kolem nejrušnější lipnické křižovatky mezi poštou a gymnáziem.



0 100 200 300 400m

obecní pozemky nová komunikace směr jízdy na komunikaci plocha původní komunikace nová výstavba / nové zahrady

3.1.3 : Polička



Specifikem Poličky je, že po hradebním okruhu prochází silnice první třídy s těžkou nákladní dopravou. Jde o zátěž nežádoucí kdekoli na území města, zvlášť nepříjemná by ale byla v Eimově ulici, která tvoří severní sekci okruhu. Situaci je naštěstí možné řešit odvedením části dopravy dále na sever k nádraží.

Přestože toto uspořádání není zcela elegantní, jde o dobré provizorní řešení na dobu do vybudování silničního obchvatu. Okružní třída si ovšem svůj dopravní význam zachová i nadále. Kromě lokální dopravy musí stále sloužit spojení mezi obchvatem a silnicemi na jihu města.

Místo pro výlohy
Proluky před branou se postupně transformují do příjemného náměstí s poštou, restaurací a obchody. Tyto domy ale potřebují více prostoru než pouze úzký chodník.

Místo pro piazettu
Charakter náměstíčka si postupně tvoří i rozcestí před branou. Redukce křižovatky vytvoří prostor pro stromy a mobiliář, které zútulní okolí obchůdků a restaurací.

Místo pro nároží
Na hradebním okruhu Poličky vysloveně chybí jeden jediný dům, jehož obnově brání rozsáhlá komplikovaná křižovatka. Její zjednodušení navíc ocení i ne jeden motorista.

Místo pro přecházení
Křižovatka před divadlem se sice nezmenší nijak radikálně, klíčový je ale větší prostor okolo nároží a jednodušší přecházení mezi centrem a divadlem.

Místo pro nábřeží
Silnice I. třídy se zařezává přímo do plochy rybníka a školám na jihu města tak brání ve spojení s parkem.

Místo pro školní náměstí
Park mezi třemi školami (a domem s pečovatelskou službou) je místo mimořádně důležité pro život města a rovněž mu proto prospěje menší křižovatka



3.1.4 : Uničov



Dopravní okruh Uničova existuje i dnes, přestože status silnice II. třídy má jen jeho část. Město se rozvíjelo asmetricky a asymetrické je proto i navrhované řešení změn dopravního uspořádání. Na západní, asanované polovině okruhu zůstává obousměrný provoz, v historických ulicích na východě města je navrženo zjednosměrnění.

Přestože ulicím zatíženým těžkou tranzitní dopravou taková úprava částečně uleví, nejde o definitivní řešení. Zásobování průmyslových zón na severu města bude muset být v budoucnu zajištěno i jinými cestami, než je hradební okruh Uničova.

Domy místo autobusů
Rozsáhlé autobusové nádraží lze nahradit dostupnějšími stáními podél okruhu.

Místo pro nové centrum
Severozápadní část okruhu je zároveň osou moderního Uničova, která si zaslouží prostor pro rozvoj obchodů a služeb

Místo pro náměstí Osvobození
Zrušení kruhového objezdu umožňuje jednodušší organizaci parkování i dostavbu proluk.

Místo pro chodník
Základní škola ve Šternberské ulici je jedinou institucí občanské vybavenosti na uničovském ringu. Stojí v nejužším místě okruhu a 120 metrů od nejbližšího přechodu.

Místo pro vchod
I přes ubourání čela fronty Litovelské třídy je průchod do historického centra úzký a nepohodlný. Zúžení vozovky problém řeší a umožňuje zároveň dostavět stržený dům.

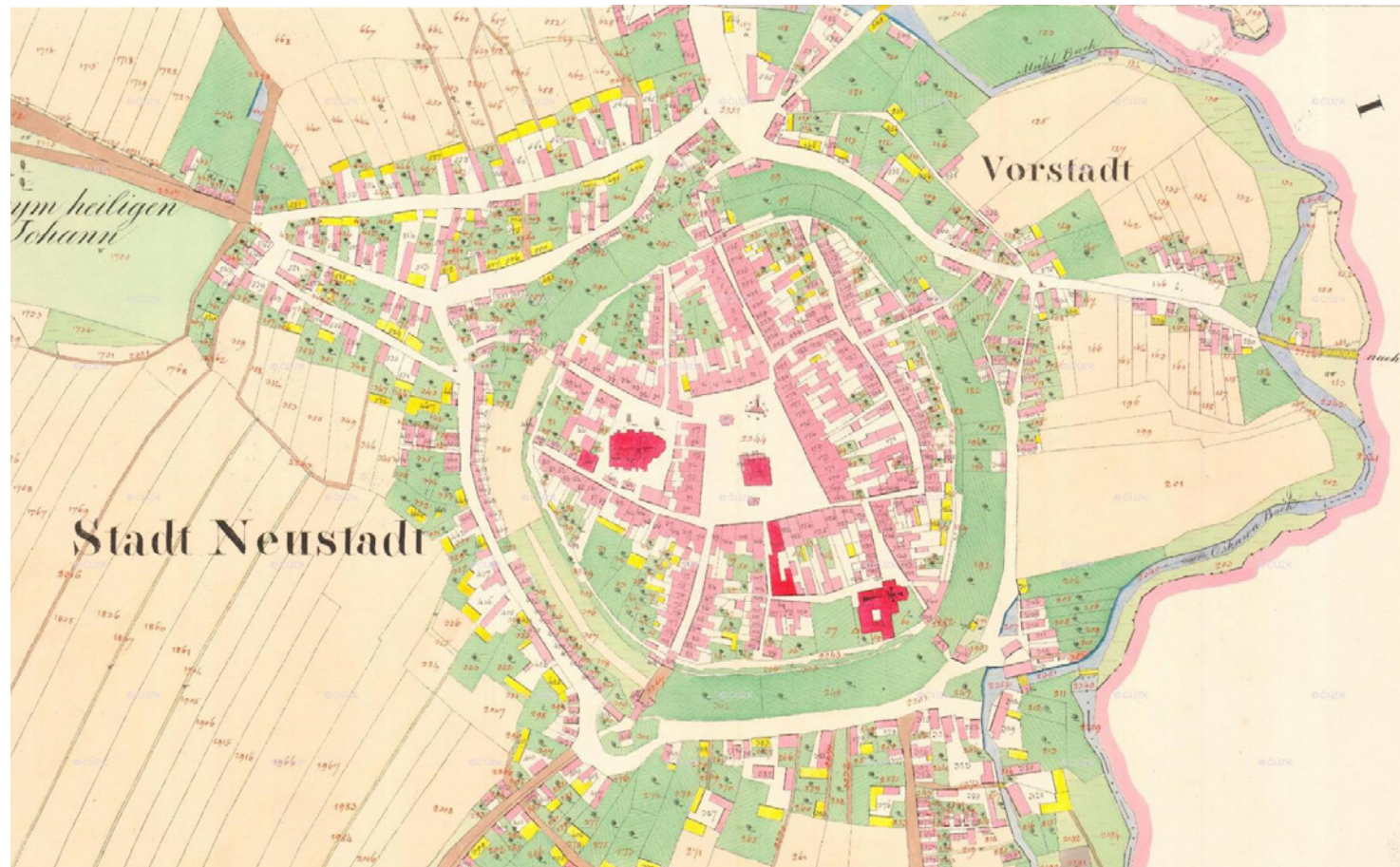


0 100 200 300 400m

obecní pozemky nová komunikace směr jízdy na komunikaci plocha původní komunikace nová výstavba / nové zahrady

Kapitola IV : uničovská okružní třída

4.1 : Struktura města



Na historických mapách vidíme město, které se ve svém kruhovém založení rozrůstá sice pravidelně, ale s patrnou dominantní severojižní osou navazující na cestu na Litovel. Cesty, které se v Uničově kříží, sice všechny vedou k důležitým místním centrům, Litovel je z nich ale nejbližší a nad to sdílí s Uničovem i původ - bylo rovněž založeno německými kolonisty za vlády Přemysla Otakara II.

Před branami města ale netvoří obvyklá náměstíčka s vějíři dostředivých cest. Nejspíš i kvůli půdorysu hradeb se pod Uničovem tvoří tangenciální vesnické struktury s řadou rybníků.

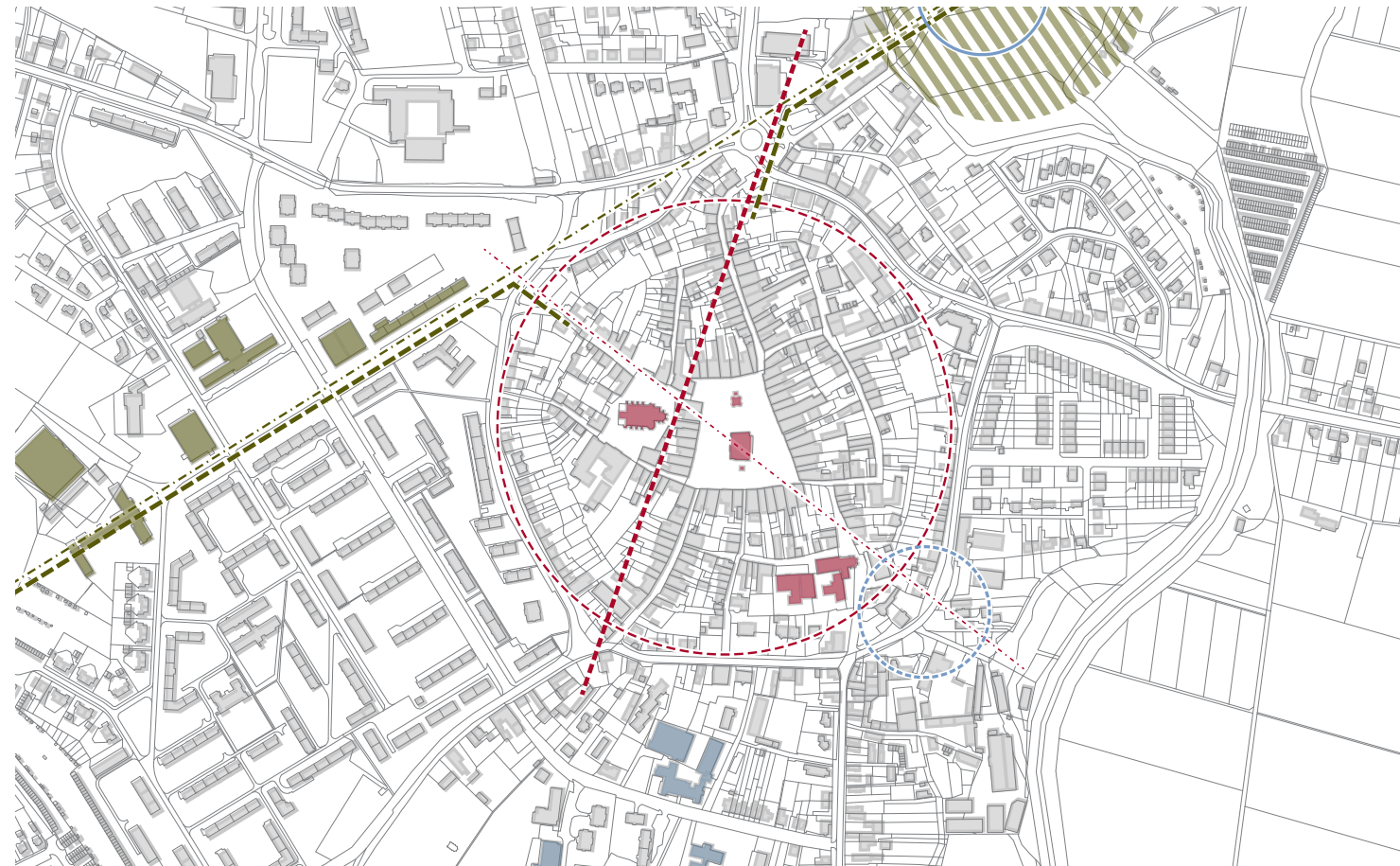


Struktura města se začíná měnit po válce, kdy se pro zaměstnance uničovských strojíren staví nové sídliště. Nová struktura je založena jako samostatné město přiléhající k Litovelské silnici, které je od Uničova ze severu a východu odděleno zahradami starých domů.

Město se tak začíná pozvolna měnit, kostra jeho veřejného prostoru ale zůstává stejná a pouze se rozvíjí podél litovelské silnice.



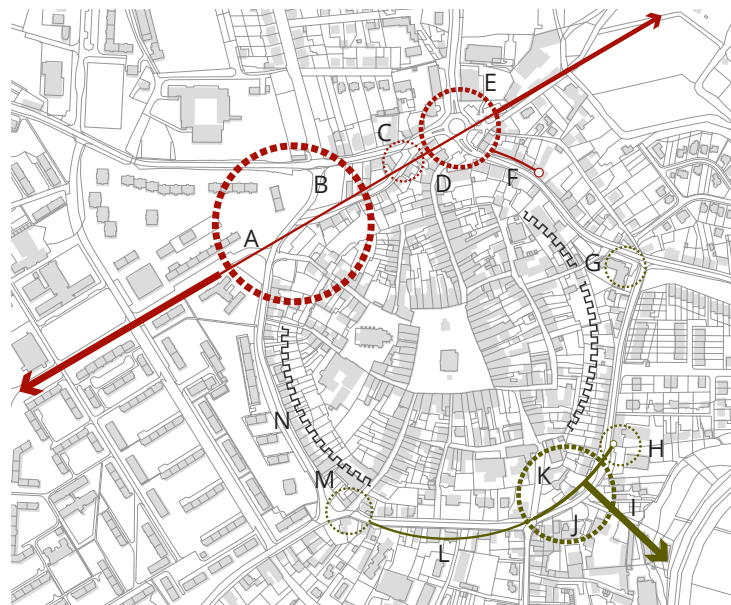
Uničov se rozrůstá do všech směrů, převážně zástavbou rodinných domů. Zásadní změna se ale udála v rámci sídliště. Historické předměstí kolem Mohelnické silnice bylo asanováno a nahradila jej městská osa s moderními institucemi, která svým významem konkuruje nejen historické litovelské ose, ale i centru jako takovému.



Výsledkem je městská struktura s dominantní moderní linií, která je s původním kruhovým založením provázána dvěma historickými osami. První z nich je litovelsko-šumperská obchodní třída - zmíněná severojižní osa, na níž se dodnes nachází řada obchodů i rušné náměstí Osvobození. Druhá je slavnostní mohelnicko-olomoucká osa, na níž se nachází městské pamětihodnosti a turistické atrakce.

0 200 400 600m

4.2 : Struktura hradebního okruhu



Funkčně je okružní třída Uničova rozdělena na dvě rozpoznatelně odlišné poloviny, jejichž role vyplývá z excentrické struktury města.

Severozápadní část okruhu je součástí osy mezi sídlištěm a městskými sady. Přestože přímo na okruhu se nachází převážně proluky a prostor s nečitelným charakterem, jde stále o každodenně frekventovaná místa.

Protipól této funkci tvoří turisticky atraktivní jihovýchodní polovina okruhu, jejíž těžiště tvoří malebné panorama s klášterem a Vodní brankou.

Obě poloviny od sebe oddělují hluché momenty vnitřních periferií. Na jihovýchodě ji tvoří dlouhý neprostupný blok pod hradbami, na východě se k bariéře hradby přidává areál bývalého pivovaru.



A. Plzeňská třída

Nová osa města byla založena podobně jako v Havířově v duchu socialistického realismu. Původní plán zjevně počítal s jejím pokračováním dál na východ.



C. rozcestí s pomníkem padlým

Bezejmenné nároží ulic Mohelnické a Střední je pozůstatek původní struktury a také překvapivě příjemný moment severozápadní části okruhu.



E. náměstí Osvobození

Původně dobytčí trh před Královskou branou, přestože jej téměř celé zabírají křižovatka a parkoviště, je stále relativně živé místo s několika obchody a bary.



B. Před Medelskou branou

Struktura venkovských domů ustoupila na západě města panelovým bytovým domům a přímo před branou zbyla travnatá plocha bez hranic.



D. Benešova třída

V těchto místech stávala nejhonosnější brána města, Šumperská nebo též Královská. Benešova ulice je dodnes v Uničově hlavní obchodní třída.



F. Šternberská ulice

Nejužší moment okruhu je zároveň úsekem, který pěší frekventují snad nejvíc - nachází se zde škola, ordinace i obchody. Nejvíce tak připomíná obchodní ulici.



G. Hotel Aldo a areál pivovaru

Východní bránu města zdobí ojedinělý dotek industriálu, prostor ale nemá pěší měřítko a zády se k němu obrací i nová budova hotelu.



I. Zrušený náhon

Před regulací toku Oskavy stál v těchto místech mlýn. Prostor nově ohrazují ploty průmyslových areálů.



K. U Vodní branky

Přestože skutečná branka se nezachovala a muzeum ve skutečnosti sídlí v bývalé zbrojnici, jde o nejfotogeničtější fragment uničovského opevnění.



M. Litovelská ulice

Druhý konec severojižní historické osy města přišel o nároží, což mu spolu s křižovatkou ubírá na působivosti.



H. U Hotelové školy

V obou budovách obklopujících autobusovou zastávku se nachází SOŠ a VOŠ hotelová. Na východě okruhu se jedná o jediný významný veřejný prostor.



J. Bezručovo náměstí

Domy na Bezručově náměstí přerostly původní uliční frontu. V pozadí je vidět historické průčelí.



L. Staškova ulice

Staškovu ulici lemují rozsáhlé zahrady se starými vilami a sady. Nejklidnější část okruhu má pastorální vesnický charakter.



N. Ulice Hrdinů

Proti sobě na této ulici stojí pětipodlažní bytové domy a řadové rodinné domy. Centrum města se nachází za neprostupným pásem zahrad rodinných domů.



Krátkodobý výhled : Stromořadí

Východní okruh města je obětní beránek modernizace. Úzká ulice přišla o stromořadí, které jí dalo jméno a byla doplněna záchytným parkováním a rozsáhlými křižovatkami.

Je to ulice, která si zasluhuje trochu zpříjemnit. Ulevit od horka, prachu a hluku. Nejen kvůli těm, kdo kolem ní bydlí. Kvůli všem kdo ji musí překonat na cestě do městského parku. Pro pohodlí přespolních, kteří zde na cestě do města vystupují z aut. A v neposlední řadě kvůli prvnímu dojmu, který Uničov udělá na turisty nebo jen projíždějící řidiče.

Tato fáze zahrnuje úpravy veřejného prostoru, které jsou zde představeny formou obecné studie.



Střednědobý výhled : Nové náměstí

V bodě, kde se moderní páteř Uničova dotýká starého města, se rozkládá pole proschlé trávy přerušované jen liniemi komunikací.

Je to ale těžiště veřejného prostoru města, nové náměstí nikoliv z libovůle projektantovy, ale z geometrické logiky Uničova. Plán jeho obestavění městskými budovami vypadá možná velkoryse, ale z dlouhodobé perspektivy je nevyhnutelný.

Veškerá opatření jsou navržena na obecních pozemcích, vyžadují ale rozsáhlé investice a úzce proto souvisí s podobou budoucí bytové politiky města i státu, zejména ve věci obecních nájemních bytů. Je proto zpracována v podobě hmotové studie



Dlouhodobý výhled : Nové sady

Pod hradbami Uničova se rozkládají neprostupné zahrady, které oddělují staré a nové město širokým pásem vnitřní periferie.

Její rozbití a oživení je náročné na vyjednávání, ale Uničovu by přineslo kromě atraktivního hradebního parku i ekonomický bonus v podobě přiblížení starého centra do docházkové vzdálenosti sídlišť.

Přestože město je vlastníkem pozemků klíčových pro tuto fázi, její realizace vyžaduje výkup dalších pozemků, vynětí parcel ze zemědělského půdního fondu, změnu územního plánu a zpracování regulačního plánu.

Proto jsou zde nastíněny pouze základní principy vhodné regulace.



Vize : Obnova Vodní branky

Bezručovo náměstí je neutěšené prašné parkoviště s krásným panoramatickým výhledem na staré město. Tato kulisa je pozůstatek doby, kdy zde mezi rybníky stál mlýn a kdy se odsud uničovské valy plnily vodou.

Opětovné spojení Vodní branky s krajinou a řekou by bylo zlatým hřebem ringu a silným romantickým protipólem nového obchodního náměstí.

Jelikož obnova Bezručova náměstí zcela závisí na rekonstrukcích soukromých domů a výkupu soukromých pozemků, je zobrazena formou výtvarné skici.

4.2.1 Krátkodobý výhled : Stromořadí

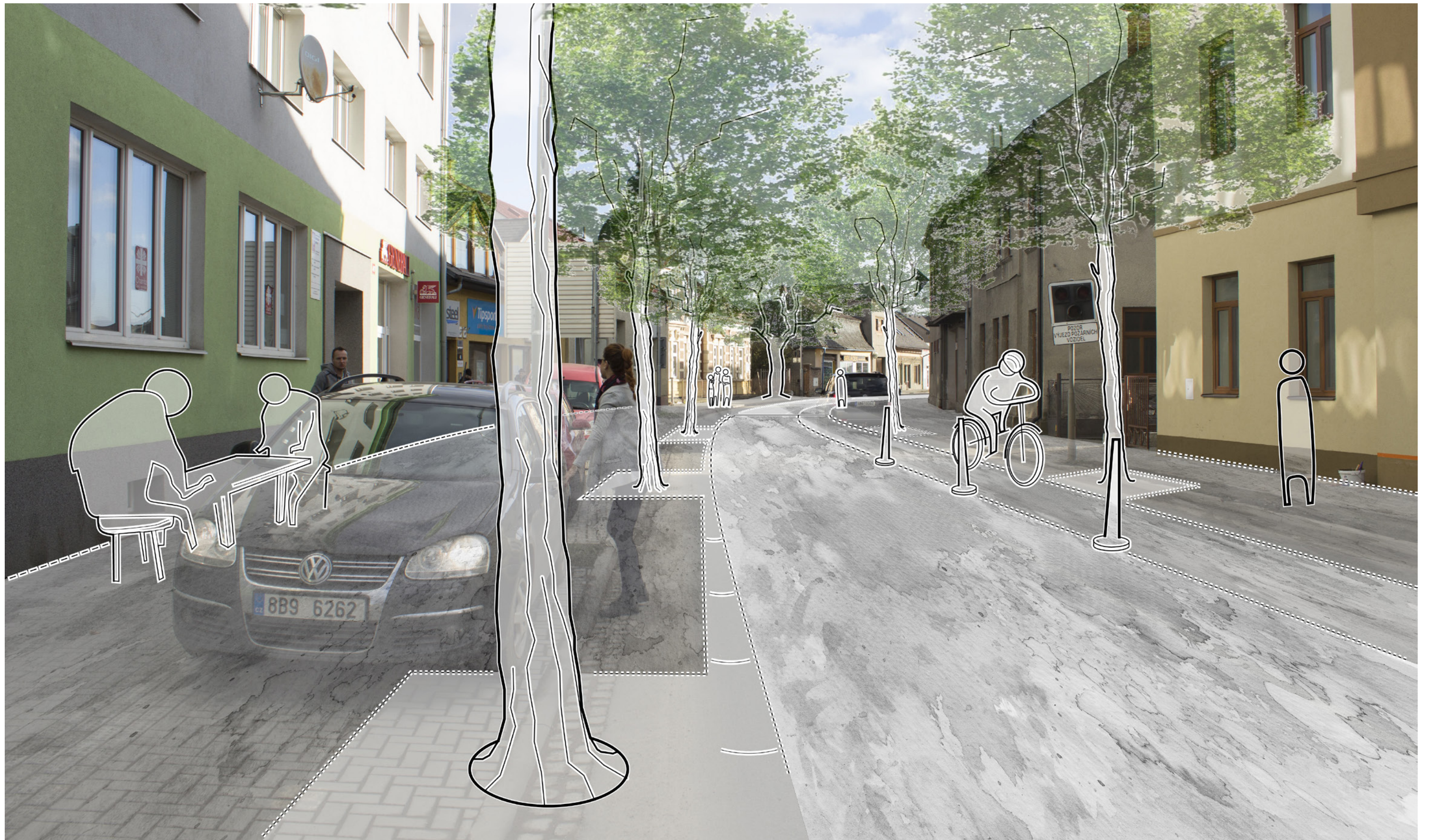
První kapitola obsahuje převážně opatření cenově a administrativně dostupná, přinejmenším ve srovnání s plány výstavby, kterým se věnují další dlouhodobější vize. Byla by ale chyba považovat ji pouze za nezbytnou, přestože pomalou předeheru.

Jde právě naopak o stěžejní část práce, jejíž význam násobně přesahuje ostatní kapitoly. Její hlavní hvězdou je uliční profil. V této kapitole se z rozpálené hlučné ulice stává místo, kudy chodí zákazníci a kde je nakonec celkem příjemné i bydlet.

Změna uličního profilu ovšem není navržena jako katalyzátor dalšího developmentu. Jistě, vlastníkům pozemků okolo okruhu umožňuje investovat do své nemovitosti zajímavějším způsobem, úprava atmosféry ulice je ale cílem sama o sobě.

I v málo pravděpodobném případě, že na soukromých pozemcích by po úpravě veřejného prostoru zůstalo vše při starém, charakteristická okružní třída by si zasloužila titul „maloměstské ringstrasse“.

V této kapitole se tak typologie maloměstské ringstrasse ukazuje být malému městu cenově dostupnou.



Piazzetty a brány

Oblast řešená v první etapě je klidnější polovina okružní třídy, s dominujícími funkcemi turismu a rekreace. Ulici rytmitizují náměstíčka, která jsou až na výjimky zároveň předprostory vstupů do historického centra. Přestože jde o místa s komerčním parterem, jejich hlavní účel je být výkladní skříň města. Jde o místa, kde Uničov dělá první dojem na nově přicházející turisty a odkud je posuzován projíždějícími cestujícími.

Pomníky

V souladu s výše popsanou rolí piazzet východní části hradebního okruhu je umístění sochařských děl. V současnosti se zde nachází tři (Pomník obětem světových válek, Socha císaře Josefa II. a sousoší se sv. Janem Nepomuckým) a navrženo je vztyčení dalších tří pomníků. Úprava prostoru dodává těmto památkám důstojný kontext v němž lépe vyniknou.

Stavební rezervy

Pro dotvoření žádoucí atmosféry veřejného prostoru je třeba zastavět proluky a dotvarovat chybějící nároží. Vzhledem k nízké hustotě zastavění širšího centra města není nutné šetřit tyto parcely pro instituce občanské vybavenosti. Umožní-li to ekonomická situace, mohou zde vyrůst řadové městské domy.

Stromořadí

Kromě klíčového prvku, který dává celé etapě jméno, je pro okružní třídu navržen celý nový uliční profil. Zúžením vozovky vzniká prostor nejen pro výsadbu stromů, ale i pro široké chodníky. Kromě atmosféry ulice, kterou budou nově dotvářet koruny stromů, se tak zlepší i bezpečnost chodců. Ti dnes sdílí jediný třímetrový pás s cyklisty, což není zcela ideální.

Parkovací místa

Nový uliční profil i design náměstí zohledňují skutečnost, že jde v první řadě o předpokoje historického centra. Současné fungování prostoru, kdy zde návštěvníci Uničova zaparkují a následně vstoupí do města, je proto zachováno. Parkovací místa jsou ovšem reorganizována a včleněna do stromořadí, takže působí na pohled příjemnějším dojmem.

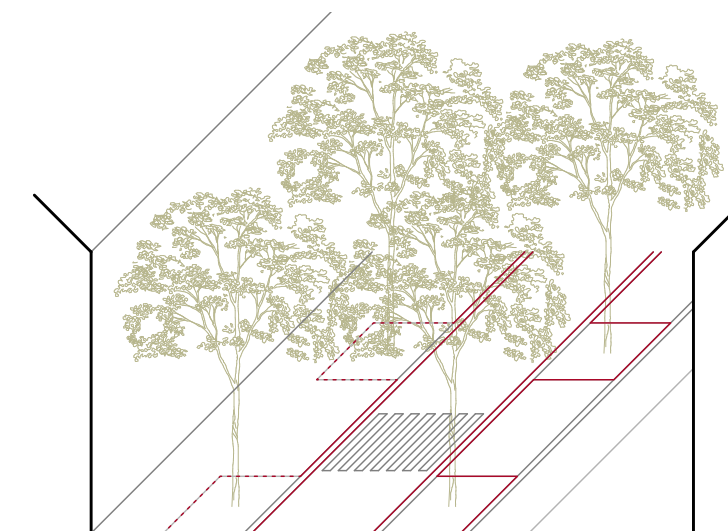
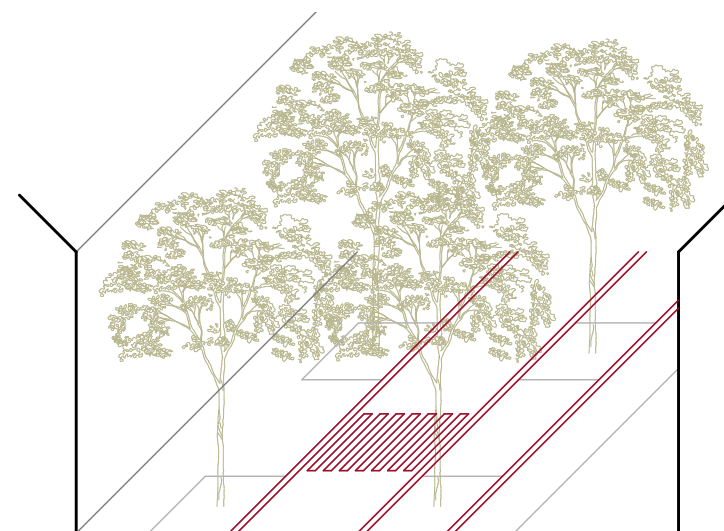
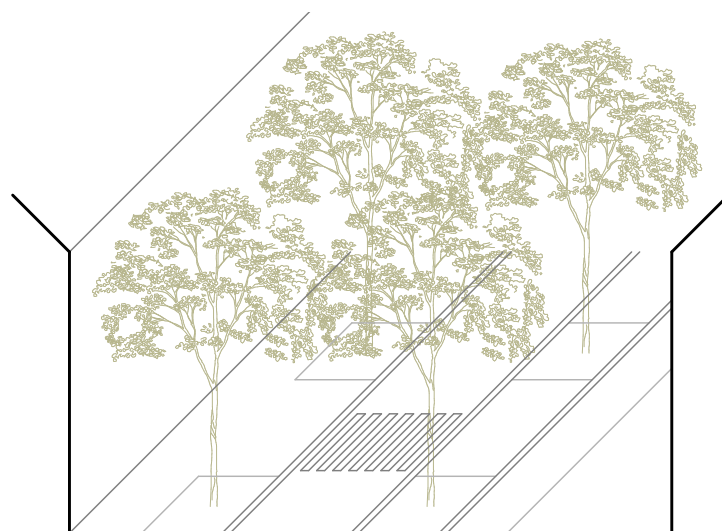
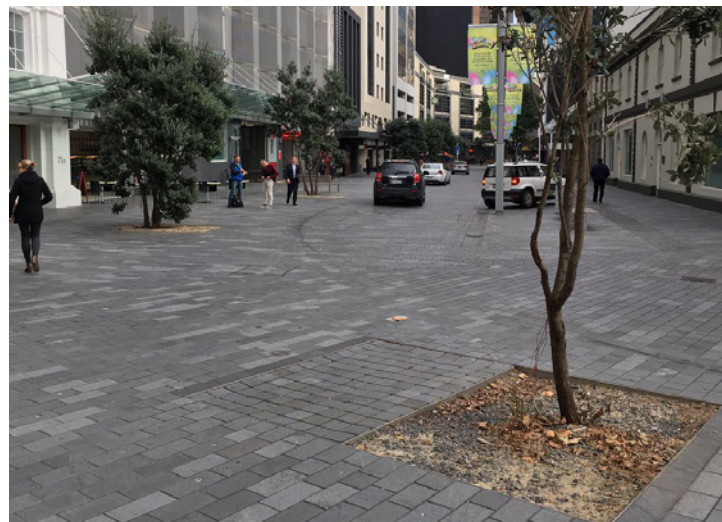


Návrh počítá s veřejným prostorem srovnaným do jedné úrovně. Nejde ale o typický sdílený prostor. Jelikož vozovku tvoří jeden jediný pruh, je výhodné ji exaktně vyznačit. Vzhledem k frekventovanosti ulice jsou vyznačeny také přechody pro chodce a prostor pro parkování.

Vyhýbáme se tím zároveň hlavnímu nedostatku sdíleného prostoru - skutečnosti, že chodci se v něm obecně bojí a zejména pro nevidomé je pohyb v něm přímo nebezpečný.¹

Vzniká tak univerzální prostor. Při slabém provozu nebo při zvláštních příležitostech ho mohou celý pohodlně používat chodci, zatímco i v dopravní špičce jde stále o příjemnou městskou ulici se širokými chodníky.

V rovině chodníku by měly být rovněž zasazeny nové stromy. Rabátko by zbytečně zabíralo prostor a (v případě, že by to bylo nutné) kmen stromu lze před automobily stejně dobře ochránit patníkem. Ke stromům by měla být sváděna dešťová voda a mělo by jít o místa primárního vsaku.



1) RNIB Campaign Report. *Who put that there!*



Pokud by navržené stromy měly být pouze okrasný prvek, reálně by pravděpodobně nebyly nikdy vysazené - přinejmenším ne v počtech a měřících, které tato vize předpokládá. Dosud zde ale byly stromy zmiňovány jedním dechem s mikroklimatem a ani nadále tomu nebude jinak.

Teprve v souvislosti s fenoménem městského tepelného ostrova a letní tepelnou stabilitou se baldachýn větvový ukazuje jako funkční prvek, do nějž se vyplatí investovat a třeba kvůli němu i reorganizovat podzemní infrastrukturu.

Význam stromů totiž dalece přesahuje pouhé stínění. Klíčem k jejich vlivu na teplotu prostředí je tepelná kapacita vody, která se odpařuje z listů. V kombinaci se zmíněným stíněním, ochraně před větrem a tím i před prašností je strom ideální nástroj stabilizace uličního mikroklimatu.¹

Soliterní či zakrslé okrasné stromky ovšem mohou takovou roli hrát jen symbolicky. Lze očekávat, že čím nepříjemnější budou letní horka a sucha, tím jednodušší bude získat financování pro výsadbu - tím spíše, že okružní třída je zatížená tranzitní dopravou.

Pomineme-li solitérní stromy, návrh počítá se třemi atmosférami stromořadí.

Většina severovýchodní části řešeného území, tj. oblasti s převážně městským charakterem má dostatečnou šířku profilu, aby zde mohla být stromořadí platanů (které jsou vhodné nejen kvůli vzhledu, ale i odolnosti proti znečištění a protože dobře snášejí ořezávání) či podobných mohutnějších stromů.

Pro užší profily v téže oblasti jsou navržena subtilnější stromořadí akátů. Invazivní akát je opět mimořádně odolný proti znečištění, solím a stejně jako platan snášejí dobře ořezávání.²

Nakonec pro jižní část okruhu, s rozvolněným, vesničtější charakterem je navrženo tradičtější stromořadí, které mohou tvořit lípy či javory.



Nové uspořádání ulice vyžaduje rovněž změnu osvětlení. Současné lampy jsou vhodné u přechodů, kde je nezbytné nasvítit vozovku a přecházející osobu. Ve zbytku veřejného prostoru je ovšem důležitější nasvítit jeho hrany a nočního chodce příliš neoslňovat. Z hlediska bezpečnosti je přebytek či špatné umístění světla horší, než jeho nedostatek.³

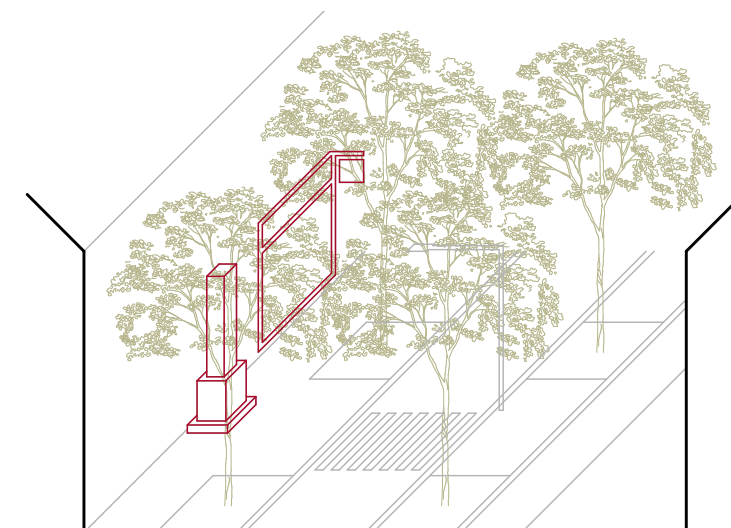
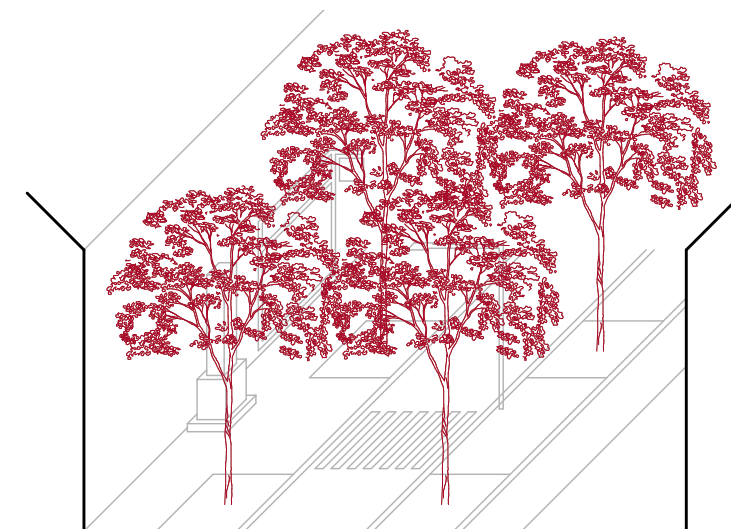
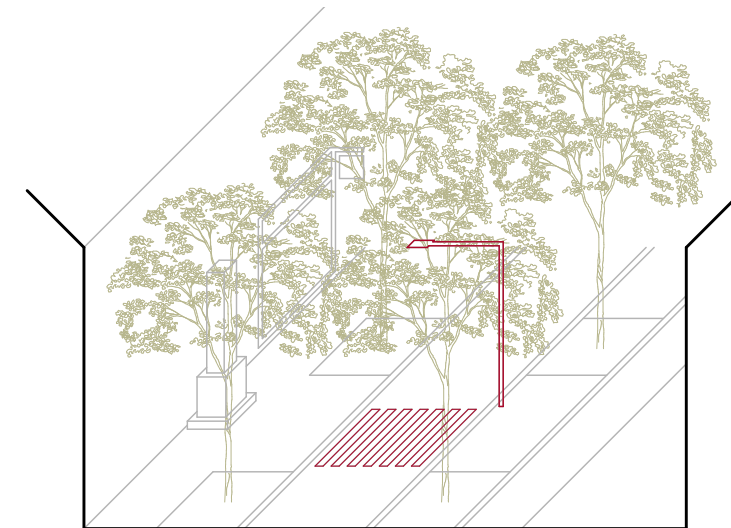
Návrhová světelná atmosféra je proto tvořena třemi složkami, jejichž kombinací lze vytvořit žádoucí světelný gradient a díky preciznější distribuci i omezit světelný smog.

První složkou je zmíněné dopravní osvětlení, respektive přisvícení přechodů. Tyto ostrůvky světla musí být součástí veřejného prostoru i nadále.

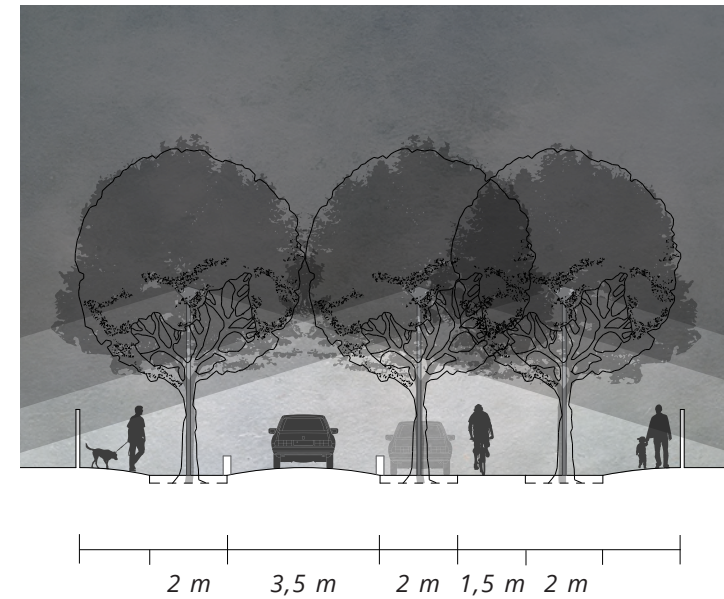
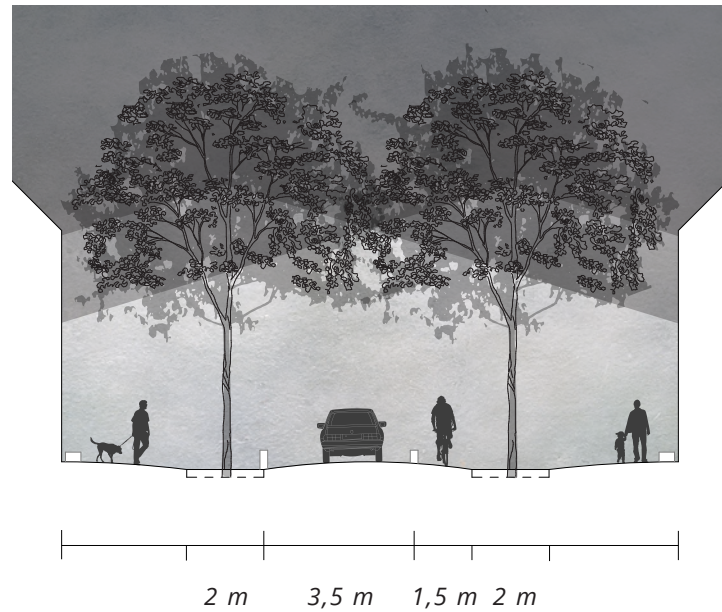
Lampy zajišťující základní světelnou hladinu je vhodné umístit do korun, do úrovně spodních větví. Světlo filtrované a rozptýlované listím vytvoří příjemnou světelnou atmosféru. K rovnoměrnému prosvětlení tmavých koutů je potřeba použít větší množství slabších svítidel, ideální by tak bylo umísťovat je přímo na stromy.

Tyto lampy samy by měly zajišťovat minimální přijatelnou hladinu světla, pološero v němž lze bezpečně chodit. Na ulici se totiž nachází další svítidla, která tvoří třetí složku. Jde o reklamy a výlohy, lampičky u vchodů nebo nasvícenou architekturu. Povaha reklamy coby zdroje světla by se proto měla projevit i v pravidlech pro její regulaci.

3) Steinbach, Rebecca, et al. *The effect of reduced street lighting on road casualties and crime in England and Wales: controlled interrupted time series analysis*

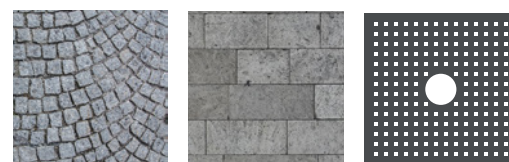


1) U.S. Environmental Protection Agency. *Reducing Urban Heat Islands: Compendium of Strategies* 2) Petr Kocián. *Květena ČR*



Rušná městská ulice

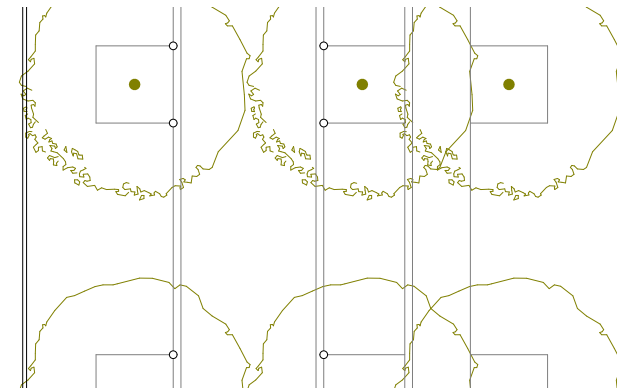
Úzký uliční profil ve frekventovaných částech okruhu sestává pouze z vozovky, cyklopruhu a chodníků. Rozdíl mezi materiály použitými pro dláždění jednotlivých ploch mají jasný gradient hrubosti. Zatímco chodníky jsou kryté velkoformátovou hladkou dlažbou, vozovky jsou hrubší a případná parkovací místa jsou dlážděna přímo kočičími hlavami. Ochranné mříže stromů jsou tvořené perforovanými deskami, pohodlnými i pro ženy na vysokých podpatcích.

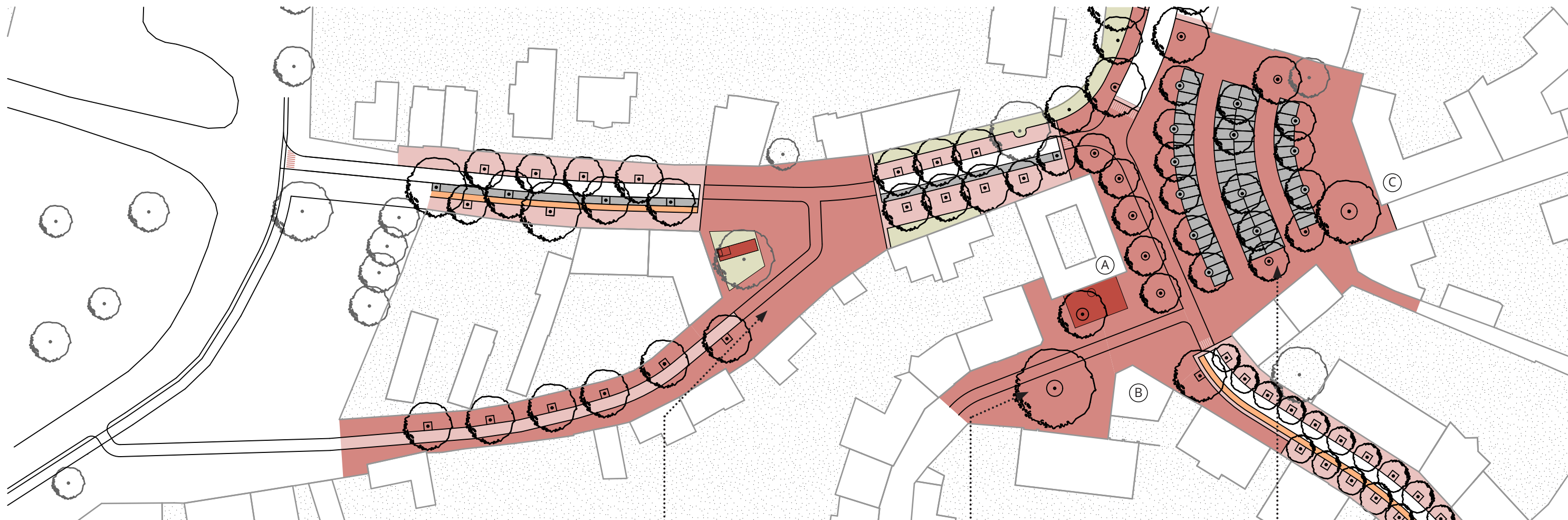


Periferní zklidněná ulice

Přestože principiálně jde o stejný uliční profil, vzhledem k mírnějšímu provozu a rozvolněnější zástavbě lze přistoupit k vyšší segregaci jednotlivých forem dopravy. Najde se zde rovněž prostor pro kontinuální pruh vyhrazený parkování.

Materiály co do srovnání odpovídají nižšímu statusu v hierarchii ulic a slabšímu provozu. Kolem stromů zde mohou být běžné mříže, namísto žulových kostek kamenné odseky a namísto dlaždic zámková dlažba. Jedinou výjimku tvoří asfalt, kryjící vozovku. Ticho je zde důležité a není proto vhodné, aby automobily projížděly po dlažbě.





V oblasti náměstí Osvobození vlastní Uničov tři proluky, jejichž stopy sice zmizely z katastru, jsou ale stále patrné na slepých fasádách.

Dům u sochy U Císaře Josefa (A) je navržen jako náhrada výstavní Královské brány, která uzavírala dnešní Benešovu ulici. Přestože by mu slušela výsadní funkce, může jít stejně dobře o běžný městský dům. Podobný je i původ a smysl navrhovaného nárožního domu naproti (B).

Ze druhé strany bývalo náměstí uzavřeno velkým statkem, jehož hmotu parafrázuje navržený dům (C). Prostor v ústí ulice vedoucí do městských sadů je ale dostatečně velký, aby se sem případně vešlo i městské divadlo.



Transformace se Střední ulice dotýká pouze okrajově. Postupně zde ale lze v důsledku úprav okolního veřejného prostoru očekávat větší pěší ruch a více obchůdků a služeb.



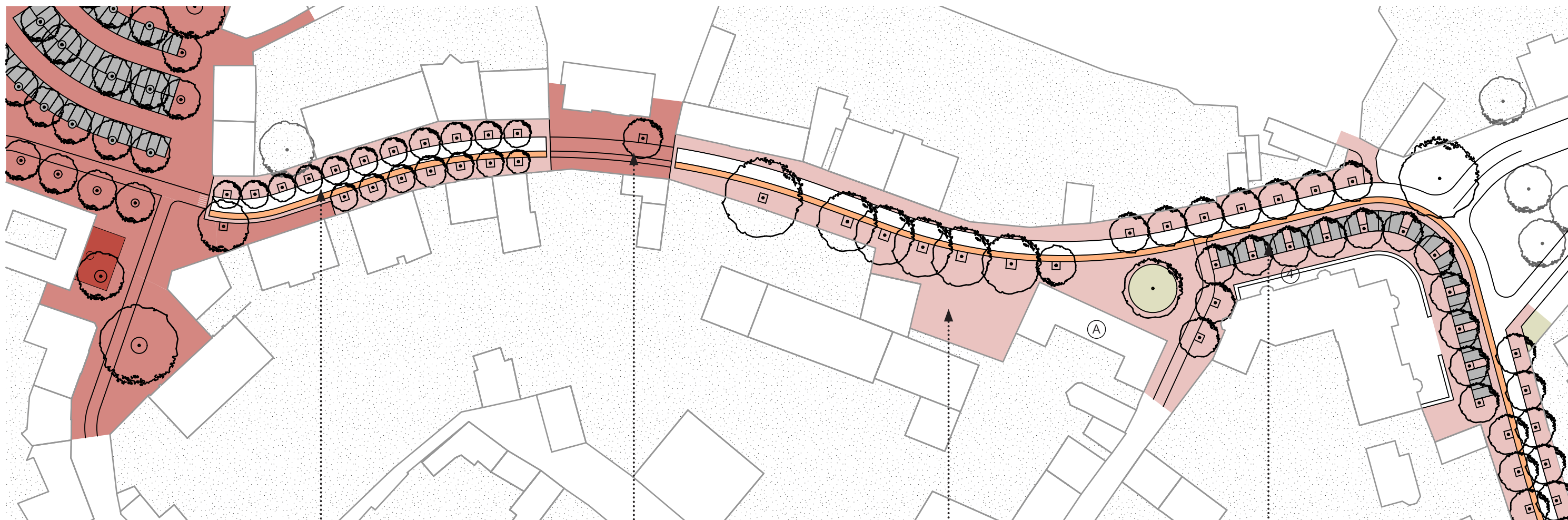
Piazzetta v Královské bráně vzniká z poruchy, kterou do prostoru vnáší objekt poválečné samoobsluhy. Může ale být příjemnou parafrází rostlého veřejného prostoru.



Přestože není nesprávné, aby se na náměstí Osvobození parkovalo, může se tak dít efektivnějším způsobem. Vliv navržené transformace je nejmarkantnější právě v tomto prostoru, který získává parametry náměstí a důstojný prostor pro pěší (což jistě ocení provozovatelé zdejších restaurací a barů) aniž by jeho dopravní funkce utrpěla.

ozdobná dlažba sdílený prostor chodník vozovka cyklostezka cyklostezka

0 25 50 75 100m



Šternberská ulice může díky rozšíření chodníků a příjemnější atmosféře rozvinout svůj charakter obchodní ulice.



Základní škola získá bezpečný předprostor a ze Šternberské ulice do ní tím pádem lze konečně zřídit důstojný vstup.



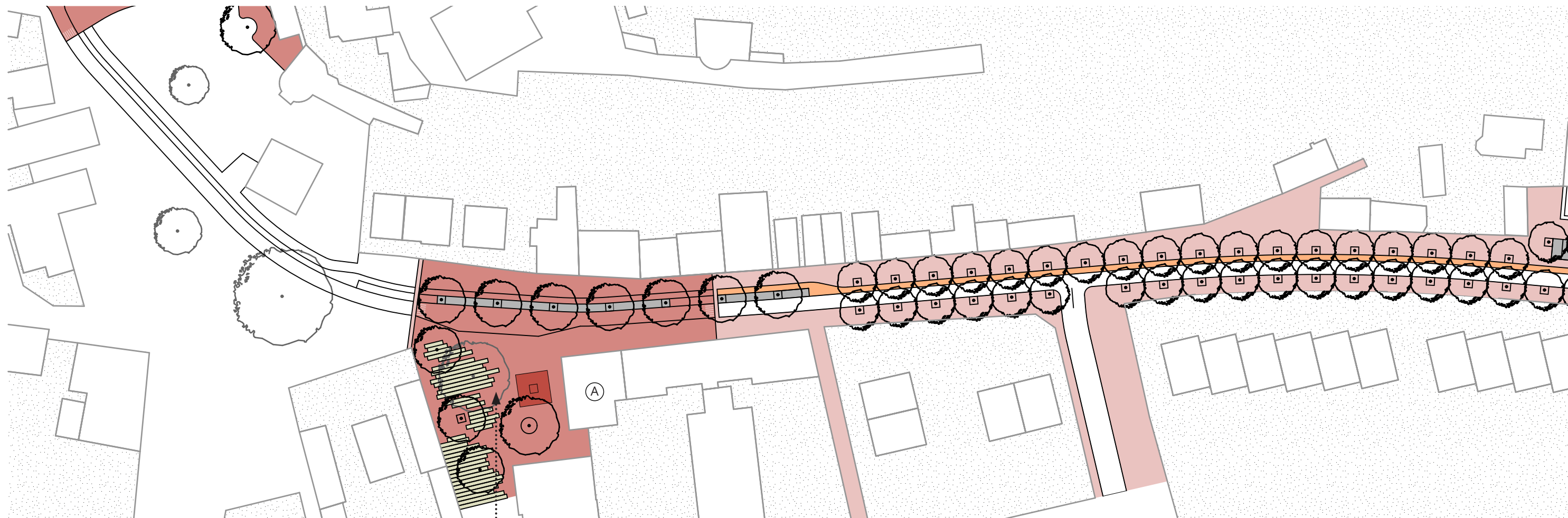
Pro zbytek ulice je zvolena odlišná kompozice stromů. Důvodem je sousedství s bývalým pivovarem, který mění měřítko a představuje potenciál, jemuž zasazení košatých platanů vychází vstříc.



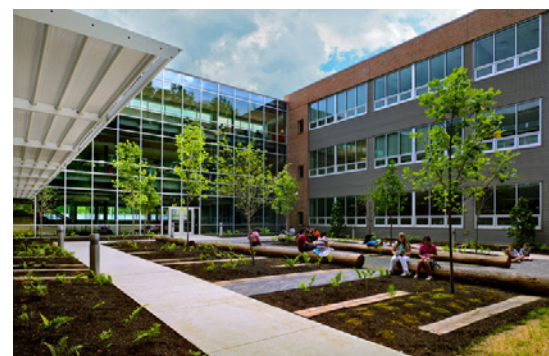
Hotel u vjezdu na okruh ve vztahu k veřejnému prostoru připomíná hradby. Kvůli periferní poloze je proto prostor navržen po vzoru turistických parkovišť u památek. Bránu tvoří až dům navržený do čela první městské ulice (A).

ozdobná dlažba sdílený prostor chodník vozovka cyklostezka cyklostezka

0 25 50 75 100m

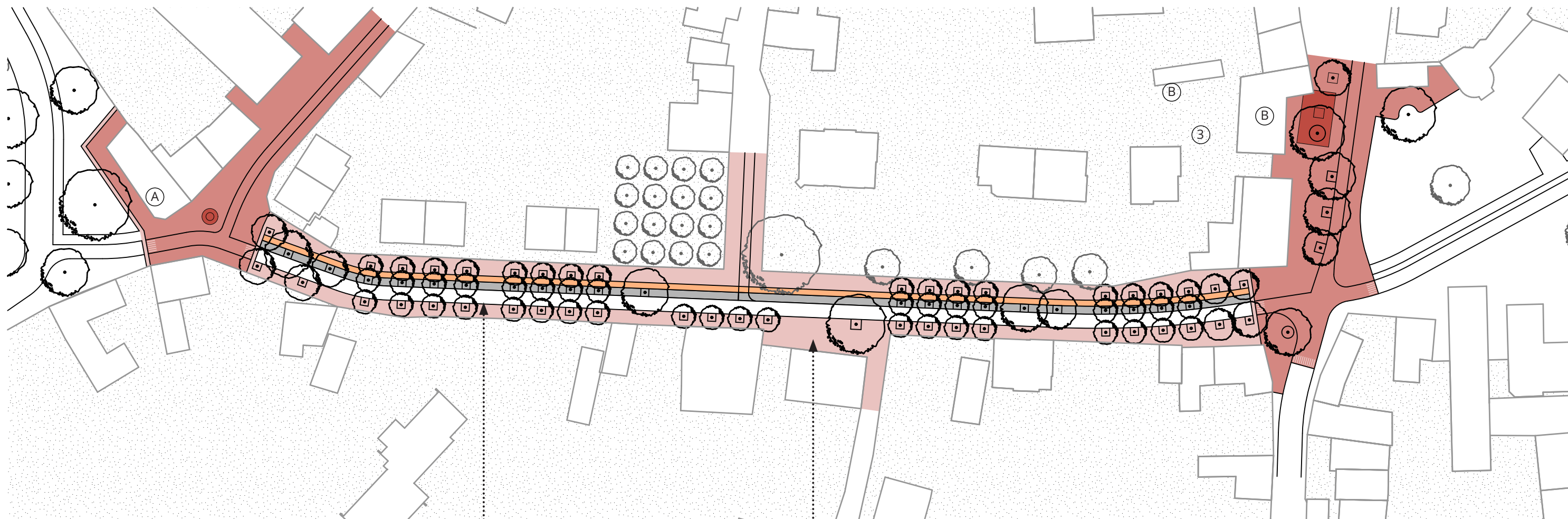


Nejodlehlejší část okruhu tvoří periferní ulice jejíž jediný významný prostor se nachází okolo zastávky autobusu a budov SOŠ a VOŠ hotelové. Návrh zobrazuje jeho transformaci na poloveřejnou školní zahradu, včetně rezervy pro rozšíření školy nebo pro objekt školního penzionu (A).



ozdobná dlažba
 sdílený prostor
 chodník
 vozovka
 cyklostezka
 cyklostezka

0 25 50 75 100m



Na jižní části okruhu představují nejdůležitější momenty vstupy do centra města. Oba jsou už dnes v dobrém stavu a návrh jen doplňuje jejich kvality.

V případě bývalé Litovelské brány je to obnovením nároží (A) a tvorbou prostoru pro sochu či památník. Druhá významná ulice do města ústí pod klášterem, kde je rovněž navržena nová hmota (B). Ta zaplňuje nevzhlednou proluku a tvoří důstojné pozadí pro sousoší se sv. Janem Nepomuckým.



Ulice Staškova si udržela charakter spíše vesnický, nakonec vede spíš mezi zahradami a sady, než domy. Nová výsadba je navržena s ohledem na toto měřítko. Stromový baldachýn zde tvoří trojitě stromořadí, takže dojem z prostoru je velkolepý, ne však velkoměstský. Ve výjimečných případech, kde na uliční čáře stojí budova, narušuje přístnost stromořadí solitérní strom.

ozdobná dlažba sdílený prostor chodník vozovka cyklostezka cyklostezka

0 25 50 75 100m

4.2.2 : Střednědobý výhled : Nové náměstí

Nehledě na velkolepé pojmenování kapitoly nejde o nijak revoluční plán. Ve srovnání s výstavbou sídliště nebo založením města samého jde o výslovně pietní úpravu urbanismu.

Předně travnatý prostor, který v této fázi návrhu získává charakter náměstí, je už dnes jedním z nejrušnějších míst v Uničově. Kromě toho, že se zde osa sídliště stýká s branami starého města jde také o prostor nejbližší autobusovému i vlakovému nádraží.

Naprostá většina tohoto území je zároveň ve vlastnictví města Uničov, což z něj činí nejzajímavější rezervu uvnitř města. Maximální objem potenciálně obestavitelného prostoru je značný, avšak nijak závratný. Pro představu, pokud by byly všechny novostavby vyplněny pouze průměrnými 70 metrovými byty, bylo by jich celkem 320.

Cílem práce je zobrazit tento potenciál k výstavbě, nikoliv dokázat potřebu jeho realizace. Z dlouhodobé hlediska ovšem lze s jeho potřebou počítat poměrně bezpečně. Dokonce i ve velmi nepravděpodobném a bezprecedentním případě celkového úbytku obyvatelstva by se řešený prostor nalézal v jádru smršťujícího se města

Co se náplně a funkcí týče, byty nejsou pro ilustraci objemu zvoleny náhodou. Obytná funkce, zejména v podobě obecních bytů, bytů pro seniory a startovacího bydlení by zde pravděpodobně byla dominantní.

Co do občanské vybavenosti je Uničov vzhledem k velikosti vybaven nadstandardně, má dokonce i malý bazén, a nepotřebuje proto rozsáhlé rezervy pro její rozvoj. I proto je navrhovaný parter z většiny věnován komerci.

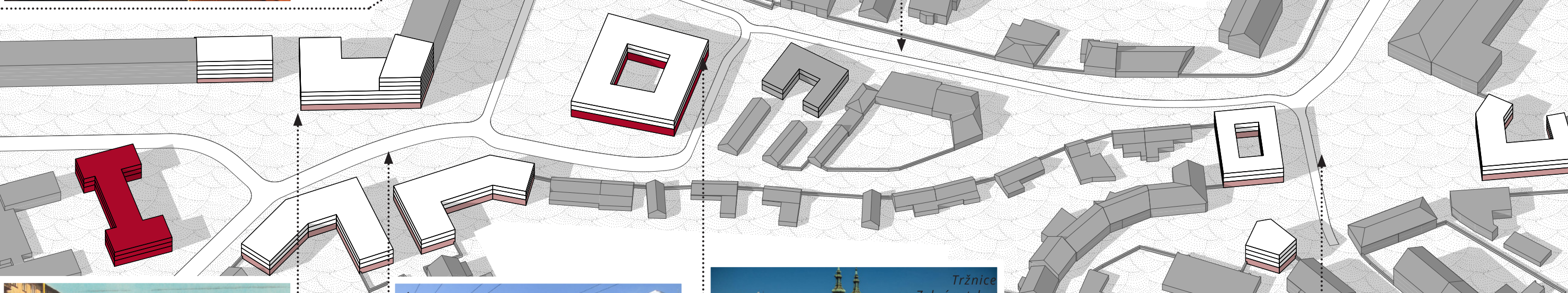
Navrhované budovy občanské vybavenosti neslouží jejímu doplnění, spíš rozšiřují paletu existujících funkcí. Uničovský dům dětí a mládeže sídlí ve vile na okraji města, nová budova v centru by mu umožnila rozšířit portfolio nabízených kroužků a oslovit širší veřejnost. Bydlení pro seniory v blízkosti náměstí a hromadné dopravy může lákat aktivnější důchodce. Umožňuje také zajímavou synergii s mateřskou školkou, s níž může sdílet zahradu. Stávající dům s pečovatelskou službou v blízkosti polikliniky naopak může dále sloužit těm seniorům, pro které je prioritou klid a dostupnost zdravotní péče.

Jedinou novou funkcí tak je krytá tržnice, která současnému Uničovu chybí. Teoreticky by bylo možné postavit zde i malé městské divadlo, přestože je diskutabilní, zda město potřebuje takový doplněk k současnému kulturnímu domu s kinem.



Změna měřítka

Klín panelových bytových domů volá po dostavbě slepých nárožních stěn a po dominantě. Věžák v tomto místě vytváří moderní protiváhu ke věžím kostela a radnice podobně, jako je nové město založeno zvlášť od města historického. Tato nezávislost zároveň vytváří uctivý odstup nové věže od křivky starého panoramatu. Dvanáctipodlažní dům rovněž stojí mimo historické pohledové osy.



Čelo Plzeňské třídy

Nová městská osa má velkorysé založení a živý parter. Jelikož je ale vůči starému městu mimoběžná, chybí ji point-de-vue.



Tradiční urbanismus

Nové město tvoří modernistické solitéry. Veřejný prostor sevřený tradičním způsobem mezi polyfunkční domy zde hraje roli osvěžující výjimky a co do formy bude zcela současný.



Tržní náměstí

Těžiště veřejného prostoru města má příliš různorodé okraje, než aby samo působilo srozumitelně. Špalíček v podobě kryté tržnice kryje jeho nevyváženost a poskytuje zázemí jeho funkci.

Třídy Mohelnická a Střední

Historické ulice, které se staly součástí osy nového Uničova, by měly rovněž dostat prostor ke transformaci. Podlažní a patrové budovy, které nezaprou vesnický charakter, by měly být postupně nahrazovány městskými domy se dvěma až třemi podlažími.

Náměstí Osvobození

Veřejný prostor východní poloviny osy nového Uničova je oproti zbytku starší a má jasně definované funkce. Po úpravách popsanych v předchozí kapitole je bude dále přirozeně rozvíjet.



pozn.: počet bytů je uváděn pro přesnější představu o rozsahu developmentu,
je odvozen z HPP celé budovy a nereprezentuje navrhovaný nebo žádoucí počet bytů,
počítá s průměrnou velikostí bytu 70m² a zohledňuje konstrukce a společné prostory

nové budovy stávající budovy veřejný prostor navržená komunikace

0 25 50 75 100m

4.2.3 : Dlouhodobý výhled : Nové sady

Pod zbytky hradeb se rozkládají zahrady s charakterem vnitřní periferie. Sídliště, kde žije většina obyvatel města, je tímto pásem odříznuto od historického centra. Vzdálenost mezi Litovelskou branou a průchodem do školní ulice činí 320 metrů, přičemž uvnitř i vně okruhu jsou od sebe ulice a průchody vzdálené 60 až 80 metrů.

Neadekvátní je i intenzita využití pásu, který zabírají rodinné domy na pozemcích o výměře cca 750m², což odpovídá cca 40 obyvatelům na hektar. Tento stav je zároveň pevně zakotven v regulaci. Nejenže územní plán tuto oblast považuje za stabilizovanou oblast individuálního bydlení v rodinných domech - soukromé zahrady na pomezí centra a sídliště jsou zároveň zapsány v zemědělském půdním fondu. Nejde ale o luxusní bydlení. Rodinné domy sice mají rozsáhlé zahrady, stojí ovšem těsně vedle rušné silnice, což snižuje komfort, a tím i jejich cenu.

Plně funkční není ani sezónně otevřený náznak parku, zřízený v části hradeb ve vlastnictví města. Zprůchodnění vnitřní periferie a změna regulace by jeho problémy zmírnily a daly vzniknout veřejnému prostoru, který dosud v Uničově chybí. Rovněž se tím přiblížilo sídliště k městu a vice versa. V neposlední řadě by tím majitelé pozemků dostali příležitost k jejich efektivnějšímu a komfortnějšímu užívání.

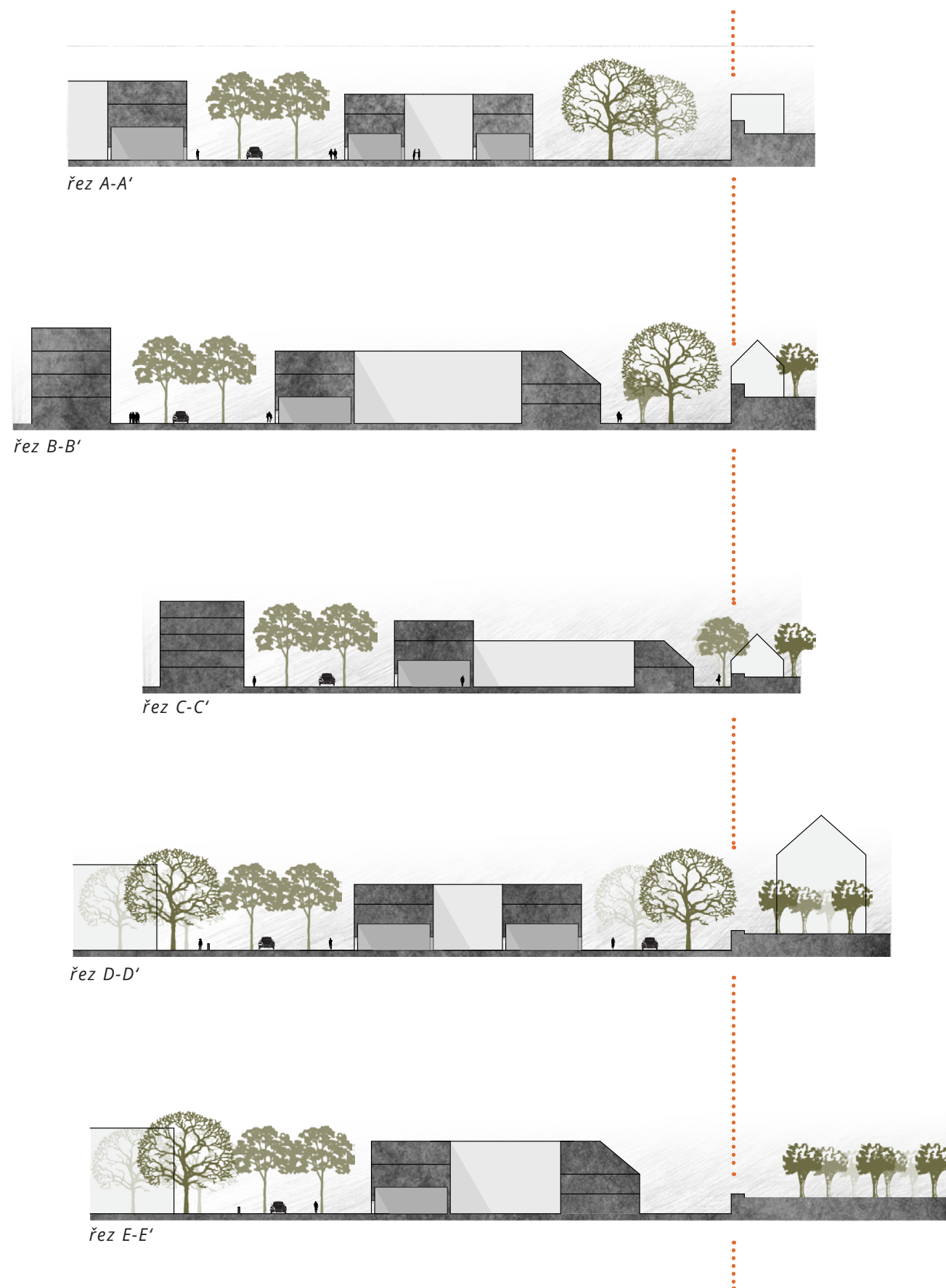




proluka odhalující současný profil vnitřní periferie

Otevření nového veřejného prostoru pod linií zbytků hradební zdi umožní efektivnější využití prostoru nejen z hlediska intenzity zastavění, ale i z hlediska rozložení funkcí. Každá parcela takto získá dvě průčelí. Jedno z rušné komunikace, komerční a zásobovací, druhé z parku, obytné a rekreační.

Vzhledem k blízkosti historického centra limity využití pozemků dramaticky závisí na odstupu od hradeb a tedy na šířce veřejného prostoru pod nimi. Tento princip by (vedle skutečnosti, že někdo musí zaplatit vynětí pozemků ze zemědělského půdního fondu) hrál důležitou roli v jednání ohledně výkupu pozemků a konkrétní podoby regulačního plánu.

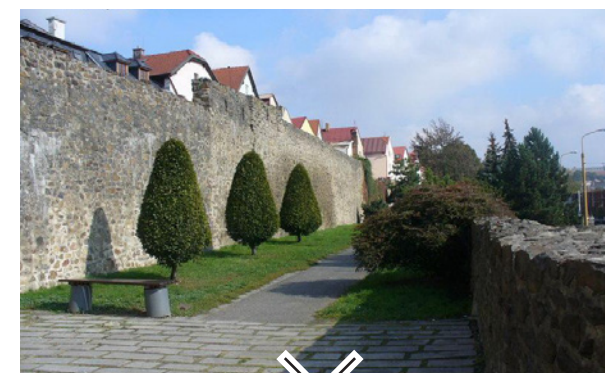


veřejné pozemky pozemky k výkupu předzahrádky zastavitelné plochy stávající budovy

0 50 100 150 200m



Pokud by byly otevřeny průchody dál do vnitřního města, prostor pod hradbami se může stát živým zeleným náměstíčkem, které doplní sesterské tržní náměstí o prostor s volnějším rytmem.



Typická parkánová zahrada je intimní místo. Prostor mezi hradebními zdmi je stranou všedního ruchu a skrytý očím kolemjdoucích. U veřejného prostoru jsou takové vlastnosti dvojsečné. Navrhovaný park pod hradební zdí je ovšem odlišný.

Stále jde o relativně intimní místo, okna domů stojících na jeho vnější hraně ovšem představují formu společenské kontroly. Trasy vedoucí z města k jejich dveřím a průchody skrz přivádí do parku kolemjdoucí chodce ve vhodném množství, které neruší atmosféru a zároveň na místo průběžně dohlíží.



V nejjižnějším cípu pásu, v blízkosti škol, je prostor pro pobytovou zahradu. Pokud místo nabídne posezení ve stínu i plácek zalitý jižním sluníčkem, bude zahrada trvale plná dětí.



Místa, kde se park zúží na šířku uličky jej obohacují o další atmosféru a zároveň dělí pás parku na pokoje. Dodávají prostoru na dynamice a brání šíření hluku čímž posilují intimní atmosféru.

Žádný jiný veřejný prostor v Uničově zároveň nemá typologii zeleného loubí a dál od hradeb historického města by tato atraktivní atmosféra vznikla už těžko.

veřejný prostor polosoukromý prostor

0 50 100 150 200m

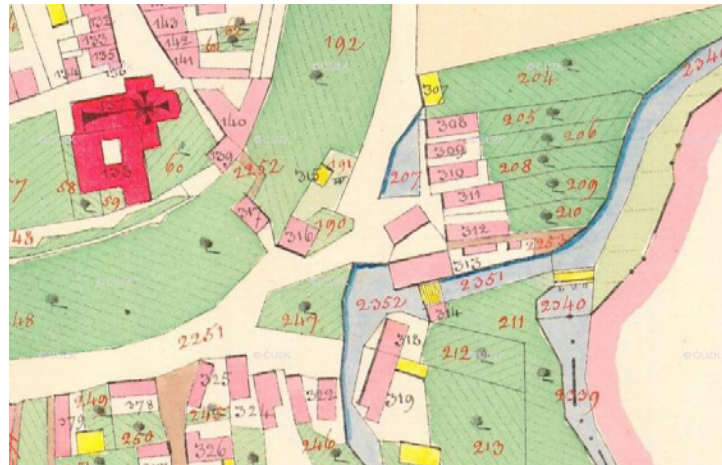
4.2.4 : Vize : Obnova Vodní branky

Srovnáme-li současnou podobu Bezručova náměstí se stavem zakresleným ve stabilním katastru, chybějící voda je hned patrná. Teprve druhý pohled odhalí chybějící mlýn. Potřeba zabývat se chybějícím náhonem a mlýnským kolem ovšem nevychází z romantismu, jakkoliv s ním tato kapitola počítá.

Bez ohledu na honosný titul nelze předpokládat, že by se tento prostor mohl stát v dohledné době náměstím. Je to plácek na periferii města. Bezručovo náměstí může být rovnocennou součástí ringu jen skrz turismus, jen jako místo mezi panoramatem hradby, penzionem, řekou a hotelovou školou.

Potom je pragmatické rekonstruovat tento prostor romanticky. Neznamená to (přinejmenším ne nezbytně) vystavět znovu mlýn a přivést ke hradbám náhon. Spojení s řekou a dotek vody je ovšem to, co by z Bezručova náměstí udělalo perličku v nárdelníku okružní třídy.

Bez debaty je rovněž skutečnost, že historické domy okolo náměstí jsou znehodnoceny přístavbami překračujícími původní uliční čáru. Jejich rekonstrukce je ovšem v tuto chvíli tématem čistě hypotetickým.





Závěr

Práce se od samého počátku pohybovala v neprobádaných vodách. Zachovalá opevnění malých jsou v České republice takřka všudypřítomná (přinejmenším jsou urbánní struktury malých měst jasně čitelné anomálie s charakterem vnitřních periferií kolem rozebraných hradeb), jako téma úprav veřejného prostoru se ale objevují vesměs jen parkové úpravy parkánů. Obhájit proto bylo třeba už samotnou premisu, tedy že existuje maloměstská ringstrasse jako běžná, přestože přehlížená urbánní struktura.

Výsledky analýzy rozložení institucí občanské vybavenosti, která posloužila jako klíčový důkaz existence zkoumaného veřejného prostoru, byly nad očekávání jednoznačné. Zatímco radnici, chrám, muzeum či poštu najdeme obvykle uvnitř hradeb, nemocnice a školy sídlí na ringu, vně hradeb a obvykle ve výstavních budovách industriální éry. Viděno zpětně, nejde o velké překvapení. Překvapivé je takové zjištění jen proto, že zatímco historická centra zkoumaných měst jsou vesměs důstojně upravena, instituce denně navštěvované většinou obyvatel kolem sebe mají generický a často nedostatečný veřejný prostor.

Nejjasnějším příkladem tohoto stavu je devítitisícová Polička. V jejím případě ani není třeba nadsázky při použití odkazu na vídeňskou ringstrasse, neboť strukturálně je okružní třída Poličky její věrnou miniaturou. I v jejím případě ale platí, že okolo škol, divadla, nemocnice a bazénu není veřejný prostor, který by stál za zmínku, přestože nesrovnatelně méně významné ulice historického centra byly draze rekonstruovány.

Mezi příčinami tohoto stavu nacházíme zvyk, vliv hradby na mentální mapu centra, formální vymezení památkové rezervace a někdy překvapivě i zemědělský půdní fond. Nejdůležitější klíč je ale třeba hledat v problematice dopravy a vztahu města s krajem. S ohledem na to byla zvolena i hypotéza - tj. že je možné (i bez asanací a zásahů do soukromých pozemků) upravit hradební okruh tak, aby mohl

plnit funkce vyplývající z pozice ve struktuře veřejného prostoru a městských institucí, aniž by byla porušena dopravní struktura města či regionu.

Výsledky obecného ověření hypotézy jsou povzbudivé, jednosměrné zokruhování sice vytváří řidičům mírné nepohodlí a mírně navyšuje celkový počet automobilů v ulicích, dopravně je ale stejně funkční jako obousměrný okruh. Vliv opatření na zbytek veřejného prostoru je téměř zázračný. Redukce vozovky na polovinu šířky a zejména redukce křižovatek (kde tím zcela odpadá potřeba odbočovacích pruhů) umožňuje zvrácení téměř všech negativních jevů, které tranzitní doprava do města vnesla. Vytváří prostor pro obnovu ubouraných nároží, na rozšířených chodnících často zbývá i místo pro cyklopruh, zjednodušuje přecházení a umožňuje výsadbu stromů.

Zejména jde ale o skutečně účinné řešení problematiky vztahu chodců a řidičů na okruhu. Města zatížená tranzitní dopravou se upínají k výstavbě obchvatů, které ale pouze sníží počet projíždějících aut a poměr nákladních vozidel. Aniž bychom zlehčovali význam obchvatu, příklady Nymburka či Lipníka nad Bečvou (který má dokonce dva obchvaty) ukazují, že po výstavbě vnějšího okruhu dopravní význam hradebního okruhu nezaniká a i při sníženém počtu vozidel přetrvávají problémy vyplývající ze šíře vozovky. Anebo, shrneme-li do argumentu i zkušenosti se sdíleným prostorem, přetrvávají problémy vyplývající ze šíře průjezdného prostoru, v němž se většina chodců cítí nepohodlně, pokud se do něj přímo nebojí vstoupit.

Příklad Uničova posloužil k argumentaci ohledně poslední zbývající otázky, tedy zda se vyplatí transformovat veřejný prostor okruhu. Skici možného řešení ukázaly, že potenciál skrývajících se na hradebním okruhu dokonce přesahuje pětici vytčených kritérií.

Transformací okruhu vzniká bezpečný a pohodlný prostor pro pěší, a to jak specificky u budov občanské vybavenosti, tak na okruhu obecně. Umožňuje rovněž obnovu nároží

a zakončení slepých uličních front. Redukcí křižovatek vznikají před hradbami atraktivní předprostory vstupů do historického města. Rovněž je možné vysadit zde stromořadí s košatými korunami, které (na rozdíl od zakrslých okrasných stromků) skutečně ovlivní mikroklima ulice. To vše při zachování průjezdnosti okruhu a dokonce i při zachování počtu parkovacích míst.

Nad to se navíc proluky v majetku města ukazují jako významné územní rezervy, schopné pokrýt pro dohlednou budoucnost potřeby města co do výstavby bytů i občanské vybavenosti. V neposlední řadě se ukazuje, že potenciál ke transformaci se týká i soukromých pozemků okolo okružní třídy, které jsou regulací bezdůvodně drženy v podobě předměstí s vesnickým charakterem, s rodinnými domy s rozsáhlými zahradami. Z hlediska urbánní struktury (vzhledem k pozici v centru města i pozici vedle rušné okružní silnice) by bylo logičtější intenzivnější využití těchto ploch.

Věříme proto, že tato práce může nejen městům zde explicitně vyjmenovaným posloužit jako potřebný vhled do významu prostoru těsně přiléhajícího k jejich historickým centrům a že pro ně může být cennou inspirací.

Seznam zdrojů

REFERENČNÍ PROJEKTY

- Bureau B+B. *Mariahilfer Strasse*. Vídeň. Realizováno: 2015
- Hamilton-Baillie Associates. *Shared space in Poynton*. Poynton. Realizováno: 2012
- Koucký, Roman. *Regulační plán Ústí nad Labem*, 1992
- Palaščák, Michal, (autor rekonstrukce). *Tržnice na Zelném trhu*. Realizováno: 2017
- SIAL. *Sídlíště Šanov*. Teplice. Realizováno: 1967-1978

DOKUMENTY ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ

- Mudruňka, Pavel; Replýn s.r.o. *Územní plán Jevíčko* [online] 11/2017 Dostupné z <http://www.jevicko.cz/index.php?id=2035&lang=cze>
- Vrubel, Stanislav. *Územní plán Lipník nad Bečvou* [online] 11/2017 Dostupné z <http://uap.kr-olomoucky.cz/upd/?conversationContext=1>
- Urbanistické středisko Brno, spol. s r.o. *Územní plán Polička*. [online] 11/2017 Dostupné z <http://www.policka.org/detail/6197/mestsky-urad/uzemni-planovani/Vydani-opatreni-obecne-povahy-Uzemni-plan-Policka/>
- Mencl, Vojtěch. *Územní plán města Uničova*. [online] 11/2017 Dostupné z <http://www.unicov.cz/uzemni-plan-mesta-unicova/ds-1141>
- AURS, spol. s r.o.. *Zásady územního rozvoje Pardubického kraje*. 01/2010 [online] Dostupné z <https://www.pardubickykraj.cz/zasady-uzemniho-rozvoje/61724/graficka-cast>
- Haluza, Jaroslav. *Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje*. 02/2008 [online] Dostupné z <https://www.kr-olomoucky.cz/zasady-uzemniho-rozvoje-olomouckeho-kraje-cl-185.html>

POUŽITÉ MATERIÁLY

- CENIA, Česká informační agentura životního prostředí. *Ortofoto 1952-1954*. [online] 12/2017 Dostupné z <http://kontaminace.cenia.cz>
- ČÚZK. *Nahlížení do katastru nemovitostí* [online]. 11/2017. Dostupné z <http://nahlizenidokn.cuzk.cz>
- Český statistický úřad. *Sčítání lidu, domů a bytů. 2011*. Dostupné z <https://www.czso.cz/csu/czso/scitani-lidu-domu-a-bytu>
- RNIB Campaign Report. *Who put that there!*. February 2015 Dostupné z <http://www.rnib.org.uk/campaigning-campaign-resources-my-street/shared-space>
- Kocián, Petr. *Květěna ČR*. [online] 11/2017 Dostupné z <http://www.kvetenacr.cz>
- Kuča, Karel. *Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku / 7. díl*, 2008
- Steinbach, Rebecca, et al. *The effect of reduced street lighting on road casualties and crime in England and Wales: controlled interrupted time series analysis*. Journal of Epidemiology and Community Health, vol. 69, no. 11, 2015, pp. 1118–1124., doi:10.1136/jech-2015-206012.
- U.S. Environmental Protection Agency. *Reducing urban heat islands: Compendium of strategies*. Draft. 2008. [online] Dostupné z <https://www.epa.gov/heat-islands/heat-island-compendium>.
- Ústřední archiv zeměměřictví a katastru. *Stabilní katastr 1842*. [online] 12/2017 Dostupné z <http://archivnimapy.cuzk.cz/>
- Žemlička, Josef. *Počátky Čech královských, Proměna státu a společnosti 1198–1253*. Praha 2002